

Regeringens proposition

1997/98:63

En reformerad yrkestrafiklagstiftning

Prop.
1997/98:63

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 5 februari 1998

Göran Persson

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till en ny yrkestrafiklag och en ny lag om biluthyrning samt vissa följdändringar. Det huvudsakliga syftet med förslagen är att skapa en sammanhållen författningsstruktur för yrkestrafiken.

Utöver en allmän översyn och modernisering av lagstiftningsområdet innebär förslagen en ytterligare harmonisering med EG:s regelverk.

De allmänna bestämmelserna om trafiktillstånd preciseras och förtydligas. Kraven på tillräckliga ekonomiska resurser för att driva yrkesmässig trafik höjs väsentligt. Vidare föreslås olika åtgärder för att förbättra tillsynen, bl.a. ökade möjligheter att få uppgifter ur olika register. Vissa skärpningar av straffbestämmelserna föreslås också.

Propositionen innehåller även särskilda förslag avseende taxi, såsom att taxibehörigheten enligt körkortslagstiftningen slopas och byggs in i den särskilda taxiförarlegitimationen. Vidare föreslås bl.a. att den s.k. brytpunktstaxan utmönstras i syfte att underlätta jämförelse och kontroll av priset för en taxiresa.

Vad gäller uthyrning av fordon föreslås vissa skärpningar beträffande kraven vid uthyrning av tyngre bussar och fordon för taxitrafik.

Det föreslås vidare att regelverket om transportförmedling upphävs.

De nya lagarna och följdändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 1998. Näringsidkare som erhållit trafiktillstånd enligt äldre regler får dock tiden till den 1 januari 2001 att uppfylla de höjda kapitalkraven.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till yrkestrafiklag	4
2.2	Förslag till lag om biluthyrning.....	19
2.3	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) ...	23
2.4	Förslag till lag om ändring i skatteregisterlagen (1980:343)	26
2.5	Förslag till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617)	30
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning.....	31
2.7	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)..	32
2.8	Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)	33
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården.....	34
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik..	35
2.11	Förslag till lag om upphävande av lagen (1979:560) om transportförmedling.....	36
2.12	Förslag till lag om upphävande av lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden	36
3	Ärendet och dess beredning.....	37
4	Bakgrund.....	37
5	Utgångspunkter för en ny författningsreglering av yrkestrafiken ...	39
6	Regleringen av yrkestrafiken.....	39
6.1	Yrkestrafiklagen (1988:263) m.m.	40
6.2	Lagstiftning om biluthyrning	42
6.3	Lagstiftning om transportförmedling	43
6.4	EG:s regelverk inom yrkestrafikområdet	44
7	Regler om trafiktillstånd	54
7.1	Trafikansvariga	55
7.2	Yrkeskunnande.....	57
7.3	De ekonomiska kraven	58
7.4	Vandelskravet.....	65
7.5	Villkor för tillstånd.....	67
7.6	Tidsbegränsade tillstånd.....	69
7.7	Återkallelse av tillstånd.....	69
7.8	Varning.....	70
7.9	Hinder för ny ansökan efter återkallelse eller avslag på ansökan.....	71
7.10	Omedelbar giltighet för beslut om återkallelse	73
7.11	Behörig myndighet för frågor om tillstånd	74

8	Regler för offentliga subjekts rätt att bedriva yrkesmässig trafik....	75
9	Linjetrafik	78
10	Särskilda regler för taxitrafik.....	82
	10.1 Taxiförarlegitimation	83
	10.2 Vissa övriga frågor om taxi.....	91
11	Internationell trafik	98
12	Biluthyrning	100
13	Transportförmedling	105
14	Tillsyn m.m.....	107
	14.1 Samverkan mellan myndigheter.....	109
	14.2 Sambearbetning av registrerade uppgifter.....	109
	14.3 Offentlighet och sekretess hos besiktningsorgan	111
15	Ansvarsfrågor	113
16	Ekonomiska konsekvenser.....	116
17	Ikraftträdande.....	118
18	Författningskommentar.....	118
	18.1 Förslaget till yrkestrafiklag	118
	18.2 Förslaget till lag om biluthyrning.....	131
	18.3 Förslaget till lag om ändring av sekretesslagen (1980:100).....	135
	18.4 Förslaget till lag om ändring av utsökningsregisterlagen (1986:617).....	135
	18.5 Förslaget till lag om ändring av lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården.....	135
	18.6 Förslaget till lag om ändring av lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik	135
	18.7 Förslaget till lag om upphävande av lagen (1979:560) om transportförmedling.....	135
	18.8 Förslaget till lag om upphävande av lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden.....	135
	18.9 Övriga lagförslag.....	136

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. yrkestrafiklag,
2. lag om biluthyrning,
3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
4. lag om ändring i skatteregisterlagen (1980:343),
5. lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617),
6. lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning,
7. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617),
8. lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200),
9. lag om ändring i lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården,
10. lag om ändring i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
11. lag om upphävande av lagen (1979:560) om transportförmedling,
12. lag om upphävande av lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden.

2 Lagtext

2.1 Förslag till yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och
2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik.

2 § Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

¹ Jfr rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter (EGT nr L 124, 23.5.1996, s. 1, Celex 396L0026).

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Linjetrafik | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. |
| 2. Taxitrafik | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik. |
| 3. Beställningstrafik med buss | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik. |
| 4. Godstrafik | Sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods. |

2 kap. Trafiktillstånd

Tillståndsplikt

1 § Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En trafikhuvudman får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Prövningsmyndigheter

2 § Frågor om trafiktillstånd prövas

1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,

2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Vägverket prövar frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

3 § Hos juridiska personer som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga).

En trafikansvarig skall också finnas för utomlands bosatta näringsidkare som driver tillståndspliktig trafik i Sverige.

4 § Trafikansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,

6. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett, och

7. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten medge

a) att någon annan än den eller de som nu har angetts skall vara trafikansvarig, eller

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

Gemensamma regler om tillståndsprövning

5 § Trafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Den som söker trafiktillstånd skall utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

6 § I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall prövningen enligt 5 § första stycket avse den eller de som är trafikansvariga.

Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt följande personer:

1. Den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med

den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

7 § Om någon av dem som anges i 6 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, skall den nya personens lämplighet prövas.

8 § Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket.

Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande skall även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.²

9 § Den som söker trafik tillstånd skall ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid prövningen härav skall främst likviditet och soliditet beaktas.

Om inte särskilda skäl föranleder annat skall sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon.

10 § Den som innehar trafik tillstånd skall kunna styrka att han fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

11 § Vid prövningen av sökanden i fråga om kravet på gott anseende skall beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för

1. allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. allvarliga eller upprepade överträdelse av
 - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

² EGT nr L 124, 23.5.1996, s. 1 (Celex 396L0026).

b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön eller

c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

12 § Om en ansökan om trafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som anges i 11 § skall en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

Gemensamma regler om villkor för tillstånd

13 § Trafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får föreskrivas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

Gemensamma regler om tillståndets giltighet

14 § Trafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet begränsas till viss tid eller till vissa transporter.

15 § Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne skall 5 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

Särskilda regler för linjetrafik

16 § Tillstånd till linjetrafik får inte ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik eller trafik enligt 1 § andra stycket. Tillstånd får dock alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Tillståndet får förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som avses i första stycket. Sådana villkor får endast meddelas i samband med att tillstånd ges eller omprövas enligt 17 §.

17 § Tillståndets fortsatta giltighet kan prövas på nytt enligt 16 § första stycket när tio år har förflutit efter det att det meddelades och därefter vart tionde år. Prövningen skall göras endast om den begärs av någon som är trafikhuvudman, eller bedriver järnvägstrafik och som berörs av linjetrafiken.

En sådan begäran får ges in till prövningsmyndigheten tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden.

Särskilda regler för persontransporter

18 § Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser.

19 § Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att före färden genom lämpliga åtgärder låta passagerarna få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Taxan skall vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden. Taxan får inte vara uppbyggd så att grunderna för prisets bestämmande förändras under färden.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (1991:601).

3 kap. Taxiförarlegitimation m.m.

Krav på taxiförarlegitimation

1 § En personbil eller en lätt lastbil får föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation.

Prövningsmyndigheter

2 § Frågor om taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd.

Frågor om taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i Skåne län.

Prövningen avseende taxiförarlegitimation

3 § Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter, och

4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

4 § Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i denna lag eller i föreskrifter meddelade med stöd av denna lag.

5 § Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, skall läkaren anmäla det till prövningsmyndigheten. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

6 § I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får prövningsmyndigheten förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

7 § Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket.

8 § Om en ansökan om taxiförarlegitimation avslås på grund av att kravet på laglydnad enligt 3 § 4 inte anses uppfyllt, skall en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade skall anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

9 § Genom förhandsbesked kan det prövas om det finns hinder mot att taxiförarlegitimation ges.

Krav på förarbehörighet i vissa fall

10 § Traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförarlegitimation.

11 § Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att köra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik.

Inledande bestämmelse

1 § Med internationella vägtransporter avses i denna lag yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser.

Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige

2 § Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerad i Sverige får drivas endast av den som har trafiktillstånd enligt denna lag.

3 § På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet

4 § Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerad i utlandet får utföras endast av den som har getts tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

5 § På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

Vid trafik som avses i 4 §, med fordon registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, krävs utöver tillstånd enligt den bestämmelsen tillstånd av behörig svensk myndighet.

Prövningsmyndigheter

6 § Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas när det gäller persontransporter av Vägverket och när det gäller godstransporter av Generaltullstyrelsen.

7 § Transporttillstånd får endast meddelas den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

8 § När ett transporttillstånd meddelas skall det förenas med de villkor som behövs.

9 § Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

5 kap. Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation m.m.

Återkallelse av trafiktillstånd

1 § Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

2 § Ett tillstånd skall återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan som prövats enligt 2 kap. 6 §

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av
 - a) denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,
 - b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förarens kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön, eller
 - c) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,
3. i väsentlig mån har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller
4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd skall också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövats är olämplig.

3 § Om ett tillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som anges i 2 § eller på grund av allvarliga missförhållanden enligt 1 § första stycket skall en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

4 § Ett ärende som avses i 1–3 §§ får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns skall tillståndet återkallas.

5 § Ett tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

Återkallelse av taxiförarlegitimation m.m.

6 § En taxiförarlegitimation skall återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller

4. begär att legitimationen skall återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas kan i stället varning meddelas.

7 § Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av omständigheter som anges i 6 § 1 skall en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

8 § En taxiförarlegitimation skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att slutligt återkallas enligt 6 §.

9 § En taxiförarlegitimation skall tas om hand av en polisman eller en åklagare

1. om det finns grund för att ta hand om innehavarens körkort enligt 23 § körkortslagen (1977:477),

2. om körkortet eller legitimationen har återkallats, eller

3. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 6 §.

En taxiförarlegitimation är ogiltig under den tid den är omhändertagen.

10 § Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, skall prövningsmyndigheten utan dröjsmål avgöra om legitimationen skall återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

11 § När en taxiförarlegitimation återkallas, tas om hand eller blir ogiltig av något annat skäl skall innehavaren efter anmaning överlämna den till Vägverket eller en polismyndighet.

12 § Om en taxiförarlegitimation har blivit ogiltig endast på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas, skall legitimationen lämnas ut i samband med att körkortet lämnas ut. Prop. 1997/98:63

Återkallelse av transporttillstånd

13 § När ett trafiktillstånd återkallas skall även transporttillstånd återkallas av den prövningsmyndighet som anges i 4 kap. 6 §.

I övrigt skall reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

Gemensamma bestämmelser

14 § Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

15 § Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

16 § Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

Tillsyn m.m.

17 § Prövningsmyndigheten utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Prövningsmyndigheten skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt för att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

Prövningsmyndigheten utövar också tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

18 § Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Olaga yrkesmässig trafik m.m.

1 § Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

Beställaransvar

2 § Har yrkesmässig trafik enligt denna lag drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation

3 § Den som i strid mot 3 kap. 1 § uppsåtligen för ett fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.

Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall

4 § Den som uppsåtligen bryter mot bestämmelserna i 3 kap. 10 eller 11 § döms till böter.

5 § Den som i fall som avses i 3 kap. 10 eller 11 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

Hindrande av fortsatt färd

6 § Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige

får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet. Prop. 1997/98:63

Omhändertagande av registreringsskylt för taxifordon

7 § En registreringsskylt som avses i 18 § tredje stycket bilregisterkungörelsen (1972:599) får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

2. om fordonet är belagt med körförbud enligt fordonskungörelsen (1972:595),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt bilregisterkungörelsen eller fordonskattelagen (1988:327), eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

Biträde vid förundersökning

8 § Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av en tullmyndighet samt ge tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken.

7 kap. Överklagande m.m.

Trafiktillstånd

1 § Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos Vägverket.

Länsstyrelsens beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

2 § Länsstyrelsens beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

3 § Vägverkets beslut i frågor om linjetrafik får överklagas hos regeringen. Vägverkets beslut om återkallelse eller varning i ett ärende om linjetrafik överklagas dock hos allmän förvaltningsdomstol.

4 § Länsstyrelsens beslut i frågor om taxiförarlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Transporttillstånd

5 § Vägverkets och Generaltullstyrelsens beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 4 kap. 5 § andra stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Gemensamma bestämmelser

6 § Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 9 § får inte överklagas.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

7 § Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

8 § Om en förvaltningsmyndighet överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

En förvaltningsmyndighet får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Verkställighet

9 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

8 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs, samt

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998 då lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och yrkestrafiklagen (1988:263) skall upphöra att gälla.

2. Trafiktillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser skall gälla som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen.

3. Om det i ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett sådant tillstånd skall fortfarande gälla.

4. Ett särskilt medgivande till trafik som har lämnats enligt lagen om rätt att driva viss linjetrafik gäller också fortsättningsvis, inbegripet de villkor och begränsningar som kan ha föreskrivits för det.

5. I fråga om den som har erhållit trafiktillstånd enligt äldre bestämmelser tillämpas kapitalkraven i 5 b § yrkestrafikförordningen (1988:1503) intill utgången av år 2000.

6. Ärende som före ikraftträdandet inte har avslutats hos den myndighet som enligt äldre bestämmelser är behörig att pröva det skall prövas av den myndigheten även om denna inte är behörig enligt den nya lagen.

7. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år.

2 § Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

Tillståndsplikt

3 § Tillstånd krävs för att driva en uthyrningsrörelse.

Prövningsmyndigheter

4 § Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas

1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,

2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, av länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person där företagets ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om tillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Närmare bestämmelser om tillstånd

5 § Ett tillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, får det begränsas till viss tid.

Ett tillstånd får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att ett tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

6 § Tillstånd till uthyrningsrörelse får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

7 § Hos juridiska personer som har tillstånd till uthyrningsrörelse skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksam-

heten bedrivs i enlighet med gällande regler och god branschsed samt med tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav. En eller flera ansvariga skall också finnas för uthyrningsrörelser som bedrivs i Sverige av utomlands bosatta näringsidkare.

Tillståndshavaren utser den eller de som skall vara ansvariga. Ansvariga skall vara bosatta i Sverige.

8 § I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall prövningen enligt 6 § avse den eller de som är ansvariga för uthyrningsrörelsen.

Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren samt följande personer:

1. Den verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

9 § Om någon av dem som anges i 8 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, skall den nya personens lämplighet prövas.

10 § Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne skall 6 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till prövningsmyndigheten inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

Återkallelse av tillstånd

11 § Om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, kan i stället varning meddelas.

12 § Ett tillstånd till uthyrningsrörelse skall återkallas, om det vid prövning enligt 9 § framgår att någon av dem som prövningen avser är olämplig.

13 § Ett ärende som avses i 11 eller 12 § får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut den vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns skall tillståndet återkallas.

14 § Ett tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

15 § Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

Närmare bestämmelser om uthyrningen

16 § I en uthyrningsrörelse får ett fordon inte lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet.

17 § En buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren får endast lämnas ut till den som innehar

1. ett sådant bevis på yrkeskompetens som avses i artikel 5.2 andra stycket c i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter¹ och som inte är äldre än fem år, eller

2. ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren (körvaneintyg).

18 § Ett fordon som enligt fordonskungörelsen (1972:595) är registreringsbesiktigt för taxitrafik får inte hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik.

Tillsyn

19 § Prövningsmyndigheten utövar tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

¹ EGT nr L 370, 31.12.1985, s. 1 (Celex 385R3820).

20 § Den som uppsåtligen driver uthyrningsrörelse enligt denna lag utan tillstånd döms till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

21 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 16, 17 eller 18 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Överklagande

22 § En prövningsmyndighets beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

23 § Om prövningsmyndigheten överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Prövningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Verkställighet

24 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Bemyndiganden

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter i fråga om registrering av tillståndsinnehav.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998 då lagen (1979:561) om biluthyrning skall upphöra att gälla.

2. Tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser skall gälla som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen.

3. Om det i ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett tillstånd skall fortfarande gälla.

4. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

2.3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Prop. 1997/98:63

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 31 § sekretesslagen (1980:100)¹ och bilagan till lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap. 31 §²

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, luftfarts-certifikat eller sådant behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, *taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:000)*, luftfarts-certifikat eller sådant behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

***Bilaga*³**

Nuvarande lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 1996:155.

³ Senaste lydelse 1997:958.

<i>Organ</i>	<i>Verksamhet</i>
Bolag, föreningar, samfälligheter eller andra enskilda där totalförsvarspliktiga fullgör civilplikt	prövning av frågor om ledighet och förmåner för totalförsvarspliktiga som fullgör civilplikt (SFS 1994:1809)

Regleringsföreningen fisk, ekonomisk förening	Svensk statligt stöd i marknadsreglerande syfte (SFS 1974:226)
<i>Riksprovplatserna Svensk Aktiebolaget Anläggningsprovning, Aktiebolaget Svensk Bilprovning och Apoteksbolaget</i>	<i>kontroll som riksprovplats (SFS 1992:1119)</i>
Statens Bostadsfinansieringsaktiebolag, SBAB och SBAB, Statens Bostadslåneaktiebolag samt det av staten ägda bolag som övertar ansvaret för de statligt finansierade bostadslånen	förvaltningen av de lån som anges i bilagan till lagen (1996:1179) om ändrade förutsättningar för vissa statligt reglerade bostadslån m.m. samt lån enligt förordningen (1989:858) om ersättningslån för bostadsändamål, i den mån handlingarna inkommit eller upprättats före den 1 januari 1997, och för tiden därefter sådana handlingar i låneärenden enligt förordningen (1983:1021) om tillägglån för ombyggnad av bostadshus, m.m. som överlämnas av Boverket samt handlingar i ärenden om icke utbetalda bostadslån till ny- eller ombyggnad enligt nybyggnadslåneförordningen (1986:692) för bostäder eller ombyggnadslåneförordningen (1986:693) för bostäder

Föreslagen lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Besiktningsoorganen Aktiebolaget
Svensk Bilprovning, SMP Svensk
Maskinprovning Aktiebolag och
SAQ Kontroll Aktiebolag

fordonskontroll (SFS 1994:2043)

Bolag, föreningar, samfälligheter eller andra enskilda där totalförsvarspliktiga fullgör civilplikt

prövning av frågor om ledighet och förmåner för totalförsvarspliktiga som fullgör civilplikt (SFS 1994:1809)

Regleringsföreningen Svensk fisk, ekonomisk förening

statligt stöd i marknadsreglerande syfte (SFS 1974:226)

Statens Bostadsfinansieringsaktiebolag, SBAB och SBAB, Statens Bostadslåneaktiebolag samt det av staten ägda bolag som övertar ansvaret för de statligt finansierade bostadslånen

förvaltningen av de lån som anges i bilagan till lagen (1996:1179) om ändrade förutsättningar för vissa statligt reglerade bostadslån m.m. samt lån enligt förordningen (1989:858) om ersättningslån för bostadsändamål, i den mån handlingarna inkommit eller upprättats före den 1 januari 1997, och för tiden därefter sådana handlingar i låneärenden enligt förordningen (1983:1021) om tilläggs lån för ombyggnad av bostadshus, m.m. som överlämnas av Boverket samt handlingar i ärenden om icke utbetalda bostadslån till ny- eller ombyggnad enligt nybyggnadslåneförordningen (1986:692) för bostäder eller ombyggnadslåneförordningen (1986:693) för bostäder

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

Härigenom föreskrivs att 7 och 19 §§ skatteregisterlagen (1980:343)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §²

För fysisk och juridisk person får, utöver de uppgifter som anges i 5 och 6 §§, det centrala skatteregistret innehålla följande uppgifter.

1. Sådana uppgifter om ägarförhållandena i fåmansföretag, företag som enligt 3 § 12 a mom. tredje stycket lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt skall behandlas som fåmansföretag, fåmansägt handelsbolag och dotterföretag som avses i 2 kap. 16 § lagen (1990:325) om självdeklaration och kontrolluppgifter, uppgift om företagsledare i dessa företag samt uppgift om delägare i enkelt bolag och partrederi.

2. Uppgifter angående avslutad revision, verkställt besök eller annat sammanträffande enligt 3 kap. 7 § taxeringslagen (1990:324) eller 14 kap. 6 § skattebetalningslagen (1997:483). För varje sådan åtgärd får anges tid, art, beskattningsperiod, skatteslag, myndighets beslut om beloppsmässiga ändringar av skatt eller underlag för skatt med anledning av åtgärden samt uppgift huruvida bokföringsskyldighet har fullgjorts.

3. Uppgift om registrering av skyldighet att betala skatt, uppgift om innehav av skattsedel på preliminär skatt, uppgifter om beslut om återkallelse av F-skattsedel med angivande av skälen för beslutet, uppgifter som behövs för att bestämma skatt enligt skattebetalningslagen, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1990:912) om nedsättning av socialavgifter, mervärdesskattelagen (1994:200) och lagen (1951:763) om beräkning av statlig inkomstskatt på ackumulerad inkomst samt uppgifter om redovisning, inbetalning och återbetalning av sådana skatter eller avgifter.

4. Uppgift om maskinellt framställt förslag till beslut om beskattning.

5. Uppgift om ansökan om anstånd med att lämna deklARATION, uppgift om beslut om anstånd med att lämna deklARATION och med att betala skatt, dock ej skälen för ansökningarna eller besluten, samt uppgift om att laga förfall föreligger för underlåtenhet att fullgöra deklARATIONsskyldighet.

6. Administrativa och tekniska uppgifter som behövs för beskattningen.

7. Uppgifter som skall lämnas i förenklad självdeklARATION, särskild självdeklARATION enligt 2 kap. 10 § första stycket punkterna 2–4 och andra stycket lagen om självdeklARATION och kontrolluppgifter samt uppgifter som skall lämnas enligt 2 kap. 25 § lagen om självdeklARATION och kontrolluppgifter.

¹ Lagen omtryckt 1983:143.

² Senaste lydelse 1997:1038.

8. Uppgift om beslut om beskattning, dock ej skälen för beslutet och uppgift om utmätning enligt 18 kap. 9 § skattebetalningslagen.

9. Uppgift om att fordran mot personen registrerats hos kronofogdemyndighet, uppgift om indrivningsresultat, uppgift om att en person ålagts betalningsskyldighet i egenskap av bolagsman eller företrädare för en juridisk person, uppgift om beslut om skuldsanering, ackord, likvidation eller konkurs samt uppgift om betalningsinställelse.

10. Uppgift om antal anställda och de anställdas personnummer.

11. Uppgift om telefonnummer, särskild adress för skattsedelsförsändelse samt namn, adress och telefonnummer för ombud.

12. Uppgift från kontrolluppgift som enligt 3 kap. lagen om självdeklaration och kontrolluppgifter skall lämnas utan föreläggande samt från sådan särskild uppgift som avses i 3 § lagen (1959:551) om beräkning av pensionsgrundande inkomst enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring.

13. Uppgift om beteckning, köpeskilling, basvärde, delvärde, taxeringsvärde, omräknat delvärde, beskattningsnatur, typ av fång och tidpunkt för fångets för fastighet som ägs eller innehas av personen, andelens storlek om fastigheten har flera ägare och övriga uppgifter som behövs för beräkning av statlig fastighetsskatt samt uppgift som behövs för värdering av bostad på fastighet.

14. Uppgift om tid och art för planerad eller pågående revision samt beskattningsperiod och skatteslag som denna avser samt uppgift om tid för planerat besök eller annat sammanträffande enligt 3 kap. 7 § taxeringslagen eller 14 kap. 6 § skattebetalningslagen.

15. Uppgift om postgiro- och bankgironummer, om personen är näringsidkare samt, om fullmakt lämnats för bank- eller postgiro att ta emot skatteåterbetalning på ett konto, datum för fullmakten samt kontots nummer och typ.

16. Uppgift om antal dagar för vilka den skattskyldige uppburit sjöinkomst enligt punkt 1 av anvisningarna till 49 § kommunalskattelagen (1928:370).

17. Uppgift om omsättning i näringsverksamhet.

18. Uppgifter angående resultat av bruttovinstberäkning, annan beräkning av relationstal eller liknande, skönsmässig beräkning och belopp som under beskattningsåret stått till förfogande för levnadskostnader.

19. Uppgift från centrala bilregistret om innehav av fordon samt om fordonets registreringsnummer, om fordonets registreringsnummer, märke, typ och årsmodell samt tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1988:263) och lagen (1979:561) om biluthyrning.

19. Uppgift från centrala bilregistret om innehav av fordon samt om fordonets registreringsnummer, märke, typ och årsmodell samt tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:000) och lagen (1998:000) om biluthyrning.

20. Uppgift för beräkning av skattereduktion för fackföreningsavgift, uppgifter enligt 6 § första och andra styckena lagen (1993:672) om skattereduktion för utgifter för byggnadsarbete på bostadshus, uppgifter enligt 7 § lagen (1995:1623) om skattereduktion för riskkapitalinvesteringar, uppgifter enligt 6 § första och andra styckena lagen (1996:725) om skattereduktion för utgifter för byggnadsarbete på bostadshus för bestämmande av skattereduktion enligt nämnda lagar samt uppgift om

beslut om sådan skattereduktion, uppgifter för bestämmande av skattereduktion enligt lagen (1996:1231) om skattereduktion för fastighetsskatt i vissa fall vid 1997–2001 års taxeringar samt uppgift om beslut om sådan skattereduktion.

21. Uppgift om bosättningsland och tidpunkt för byte av bosättningsland.

22. Uppgifter om antal årsanställda i en koncern i fall som avses i 2 kap. 16 § sista stycket lagen om självdeklaration och kontrolluppgifter, totalt respektive i Sverige, koncernomsättning och koncernbalansomslutning för koncernmoderföretag.

23. Uppgift om beteckning på ersättningsbostad som avses i 11 § lagen (1993:1469) om uppskovsavdrag vid byte av bostad, uppskovsavdragets storlek, belopp som enligt 10 § nämnda lag skall reducera omkostnadsbeloppet samt, om ersättningsbostaden utgörs av bostad som avses i 11 § andra meningen nämnda lag, föreningens eller bolagets organisationsnummer och namn.

24. Uppgift som skall lämnas enligt 10 kap. 17 § första stycket 5 och andra stycket samt 33 § skattebetalningslagen.

25. Uppgifter från aktiebolagsregistret om styrelseledamöter, verkställande direktör, firmatecknare och revisor, om att styrelsen inte är fulltalig eller att årsredovisning inte har lämnats i tid, om företagsrekonstruktion och fusion samt uppgifter från handels- och föreningsregistret om firmatecknare, revisor och företagsrekonstruktion.

26. Uppgifter från Alkoholinspektionen om tillstånd enligt alkohollagen (1994:1738) och om omsättning enligt restaurangrapport.

27. Uppgifter från länsarbetsnämnder om beslut om arbetsmarknadspolitiska åtgärder samt utbetalt belopp och datum för utbetalningen.

28. Uppgifter från Generaltullstyrelsen om debiterad mervärdesskatt vid import, exportvärden, antal import- och exporttillfällen samt de tidsperioder som uppgifterna avser.

29. Uppgifter från Riksförsäkringsverket om försäkring mot kostnader för sjuklön såvitt avser arbetsgivarens organisations- eller personnummer, beräknad lönesumma, datum då försäkringen börjat gälla och datum för förändring av lönesumma samt om sjukpenninggrundande inkomst av annat förvärvsarbete såvitt avser den försäkrades personnummer och datum för inkomstanmälan.

19 §³

Om inte annat sägs i andra – fjärde styckena skall sådana uppgifter i det centrala skatteregistret som hänför sig till viss beskattningsperiod gallras sju år efter utgången av det kalenderår under vilket perioden gick ut.

Uppgifter som avses i 5 §, med undantag av de i första stycket 5, 6 §, 7 § 3, med undantag av uppgifter om beslut om återkallelse av F-skattsedel och 7 § 23, med undantag av uppgift om uppskovsavdrag

³ Senaste lydelse 1997:524.

enligt lagen (1993:1469) om uppskovsavdrag vid byte av bostad, får bevaras även efter utgången av den tid som anges i första stycket. Detsamma gäller uppgifter om

1. personnummer för make och person som likställs med make vid beskattningen,

2. beslut om beskattning, dock inte skälen för beslutet,

3. huruvida taxering grundas på förenklad självdeklaration eller enbart på kontrolluppgift om inkomst av kapital,

4. antal dagar för vilka den skattskyldige uppburit sjöinkomst enligt punkt 1 av anvisningarna till 49 § kommunalskattelagen (1928:370),

5. ingående och utgående mervärdesskatt samt särskilt investeringsavdrag och redovisningsperiodens längd vid redovisning av mervärdesskatt.

Uppgift om tillstånd enligt yr- Uppgift om tillstånd enligt yr-
kestrafiklagen (1988:263) och kestrafiklagen (1998:000) och
lagen (1979:561) om biluthyrning lagen (1998:000) om biluthyrning
samt uppgifter som avses i 7 § samt uppgifter som avses i 7 §
26–29 skall gallras två år efter 26–29 skall gallras två år efter
utgången av det år då uppgifterna utgången av det år då uppgifterna
registrerades. registrerades.

Uppgift om revision får bevaras under högst tio år efter utgången av det år under vilket revisionen avslutades.

Regeringen får meddela föreskrifter om förlängd bevaringstid för uppgifter som avses i första eller fjärde stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

2.5 Förslag till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617)

Prop. 1997/98:63

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

För de ändamål som anges i denna paragraf skall med hjälp av automatisk databehandling föras dels ett för hela landet gemensamt utsökningsregister (det centrala utsökningsregistret), dels ett regionalt utsökningsregister för varje region.

Registren skall användas inom exekutionsväsendet för

1. verkställighet enligt utsökningsbalken,

2. verkställighet eller tillsyn enligt annan författning,

2 a. indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,

3. avräkning enligt lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,

4. planering och tillsyn av verksamhet som avses under 1–3,

5. fördelning av mål, ärenden och handlingar mellan kronofogdemyndigheter samt redovisning till sökanden.

Registren får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,

2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,

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

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

Registren får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,

2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,

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

4. tillsyn över innehavare av trafik tillstånd och trafikansvariga samt övriga prövade som avses i 2 kap. 6, 7 och 15 §§ yrkestrafiklagen (1998:000),

5. tillsyn över innehavare av tillstånd till biluthyrning och övriga prövade som avses i 8–10 §§ lagen (1998:000) om biluthyrning.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

¹ Senaste lydelse 1996:1439.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning

Prop. 1997/98:63

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

Parkeringsvakter förordnas av kommunen.

Till parkeringsvakter får förordnas arbetstagare hos

1. kommunen,
2. andra kommuner,
3. kommunala parkeringsaktiebolag,
4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (1988:263),
4. sådana kommunala trafikaktiebolag som inom kommunen bedriver linjetrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:000),
5. sådana bevakningsföretag som omfattas av lagen (1974:191) om bevakningsföretag.

Som ett förordnande enligt första stycket skall också anses ett beslut av kommunen om anställning som parkeringsvakt eller motsvarande.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

¹ Senaste lydelse 1991:717.

2.7 Förslag till lag om ändring i ordningslagen
(1993:1617)

Prop. 1997/98:63

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

1 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i yrkestrafiklagen (1988:263). Bestämmelserna i detta kapitel gäller trafik med tunnelbana och spårväg samt sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som avses i yrkestrafiklagen (1998:000).

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 15 § mervärdesskattelagen (1994:200) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

**8 kap.
15 §¹**

När personbilar eller motorcyklar förvärvas eller förhyrs för andra ändamål än återförsäljning, uthyrning, persontransporter i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1988:263), transporter av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt får avdrag inte göras för ingående skatt som hänförs sig till

1. förvärv av fordonet, eller
2. förhyrning av fordonet om det i endast ringa omfattning används i den verksamhet som medför skatte-skyldighet.

När personbilar eller motorcyklar förvärvas eller förhyrs för andra ändamål än återförsäljning, uthyrning, persontransporter i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:000), transporter av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt får avdrag inte göras för ingående skatt som hänförs sig till

1. förvärv av fordonet, eller
2. förhyrning av fordonet om det i endast ringa omfattning används i den verksamhet som medför skatte-skyldighet.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

¹ Senaste lydelse 1996:1327.

2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:953) om
åligganden för personal inom hälso- och sjukvården

Prop. 1997/98:63

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Utöver vad som annars följer av lag eller förordning är hälso- och sjukvårdspersonalen skyldig att lämna ut

1. uppgift om huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgiften i ett särskilt fall begärs av en domstol, åklagarmyndighet, polismyndighet, kronofogdemyndighet eller skattemyndighet,

2. uppgift som behövs för en rättsmedicinsk undersökning,

3. uppgift som Socialstyrelsens råd för vissa rättsliga sociala och medicinska frågor behöver för sin verksamhet,

4. uppgift som behövs för prövning av ett ärende om att avskilja en studerande från högskoleutbildning,

5. uppgift som Vägverket behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort *eller* traktorkort.

5. uppgift som Vägverket behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort *eller taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Prop. 1997/98:63

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik samt 1 § lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Lag om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:000)

1 §¹

Ett kommunalt aktiebolag får, i enlighet med bestämmelserna i denna lag, driva verksamhet som avses i *lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik* utan att verksamheten har sådan anknytning till kommunen, landstinget eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900).

Ett kommunalt aktiebolag får, i enlighet med bestämmelserna i denna lag, driva verksamhet som avses i 2 kap. 1 § *andra stycket yrkestrafiklagen (1998:000)* utan att verksamheten har sådan anknytning till kommunen, landstinget eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900).

Verksamheten får drivas endast på uppdrag av en kommun eller ett landsting eller av en trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Med kommunalt aktiebolag menas ett sådant aktiebolag som avses i 3 kap. 16–19 §§ kommunallagen.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1998.

¹ Senaste lydelse 1997:743.

2.11 Förslag till lag om upphävande av lagen (1979:560) om transportförmedling Prop. 1997/98:63

Härigenom föreskrivs att lagen (1979:560) om transportförmedling skall upphöra att gälla vid utgången av september 1998.

2.12 Förslag till lag om upphävande av lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs att lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden skall upphöra att gälla vid utgången av september 1998.

Den 15 september 1994 beslöt regeringen att tillkalla en särskild utredare för att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering av yrkestrafiken samt utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur för dessa områden. Utredningen, som antog namnet 1995 års yrkestrafikutredning, överlämnade i maj 1996 sitt betänkande Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93). Betänkandet har remissbehandlats. Till denna proposition fogas en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1*, utredningens lagförslag som *bilaga 2* och en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Kommunikationsdepartementet (K96/2423/RS).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 4 december 1997 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

Regeringen har i propositionen i huvudsak följt Lagrådets förslag. Regeringen återkommer till Lagrådets synpunkter i avsnitt 12 samt i författningskommentaren.

I förhållande till lagrådsremissens förslag har dessutom vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

4 Bakgrund

Verksamheten inom den yrkesmässiga trafiken har historiskt varit omgärdad av regler. Sedan länge har det dock inom området pågått en omfattande avreglering. Från början av 1970-talet gällde det godstrafiken men sedan mitten av 1980-talet har även persontrafiken steg för steg avreglerats. Tanken bakom avregleringen är att en sund konkurrens mellan olika trafikföretag i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar leder till att resurserna utnyttjas effektivare och till en bättre fördelning av transportarbetet mellan olika transportgrenar. En viktig förutsättning för avregleringen har också varit en skärpning av tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. En avreglering ligger också i linje med strävandena efter förenklingar av regelsystemet i stort.

Regleringen av yrkestrafiken finns i huvudsak i yrkestrafiklagen (1988:263), YTL, och yrkestrafikförordningen (1988:1503), YTF, vilka reglerar de krav som skall gälla för att få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Till lagregleringen hör även lagen (1979:560) om transportförmedling, TFL, förordningen (1988:1504) om transportförmedling, TFF, samt lagen (1979:561) om biluthyrning, BUL och förordningen (1988:1505) om biluthyrning, BUF. Regler för internationell yrkesmässig trafik finns i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV, samt för transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområ-

det, EES, i förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen. Av betydelse är också förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister samt vissa bestämmelser i fordonskungörelsen (1972:595), FK, och bilregistreringörelsen (1972:599), BRK.

I yrkestrafikregistret registreras tillståndsinnehav enligt YTL, TFL och BUL. Registret förs av Vägverket, som är central registreringsmyndighet. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter.

Våren 1988 beslutade riksdagen om en fortsatt avreglering på yrkestrafikområdet. Behovsprövningen för beställningstrafik med buss avskaffades den 1 januari 1989 och övrig behovsprövning den 1 juli 1990. Vid samma tillfälle beslöt riksdagen om en skärpning av lämplighetsprövningen av dem som avser att bedriva eller bedriver yrkestrafik. Förarbeten till den författningsreglering som rör avregleringen är huvudsakligen prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:78, bet. 1987/88:TU15, rskr. 1987/88:166. För taxitrafiken behövdes en längre anpassningstid och genom övergångsbestämmelser i YTL och YTF fick regleringen av denna trafik vara kvar till den 1 juli 1990.

I 1992 års budgetproposition riktades kritik mot länsstyrelsernas insatser i fråga om den i författningarna föreskrivna lämplighetsprövningen och den efterföljande kontrollen av lämpligheten. I propositionen framhölls främst behovet av att skärpa efterlevnaden av det existerande regelverket, inte att skärpa regelverket som sådant. Regeringen betonade också att beslutet om avreglering skulle stå fast. Riksdagen anförde ingen annan mening (bet. 1992/93:TU1, rskr. 1992/93:2). Samtidigt ansåg riksdagen att det krävdes en snabb utredning av möjligheterna att skärpa reglerna ytterligare i syfte att sanera taxibranschen och för att kunderna skulle kunna åka säkert samt till en kostnad som var rimlig i förhållande till resans omfattning. För att säkerställa konkurrens på lika villkor inom taxinäringen skulle länsstyrelserna enligt riktlinjer som föreslagits i propositionen skärpa lämplighetsprövningen och uppföljningen av lämpligheten hos trafikutövarna.

Den 19 november 1992 fick Statskontoret regeringens uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och lämna förslag till förbättringar i syfte att effektivisera tillsynen.

Regeringen beslutade den 10 december 1992 om krav på godkänt prov i yrkeskunnande för taxiförare. Den förare som uppfyllde Vägverkets krav skulle erhålla en legitimation, som skulle finnas i fordonet, väl synlig för passageraren. Beslutet trädde dock i kraft först den 1 januari 1995 (SFS 1992:1387 och SFS 1993:1159) sedan det förenats med krav på en vandelsprövning, se nedan.

I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken redovisades 15 olika förslag om en skärpt tillsyn av taxitrafiken. Trafikutskottet anförde (bet. 1992/93:TU26) häröver att målet för det allmännas insatser borde vara att utforma instrument och incitament som sammantaget förmår bidra till att en önskvärd utveckling sker inom taxitrafiken, utan att en återgång för den skull sker till tidigare detaljreglering.

Riksdagens revisorer avgav den 17 mars 1993 en rapport om avregleringen av taxinäringen, huvudsakligen grundad på förhållandena i Stockholms län. Revisorerna pekade särskilt på bristerna i länsstyrelsens

uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet. Denna uppföljning borde enligt revisorerna i princip motsvara vad som krävts i fråga om lämplighet i samband med tillståndsprövningen.

I juni 1993 överlämnade Statskontoret till regeringen rapporten (1993:15) Om taxi och annan yrkesmässig trafik med förslag om en effektivare tillsyn av den yrkesmässiga trafiken i ett åtgärds paket om 25 punkter. På grundval av rapporten och remissyttrandena över den utarbetades inom Kommunikationsdepartementet promemorian (Ds 1993:91) Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken.

I prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken markerade regeringen, genom att bl.a. lämna förslag till ändring av YTL, länsstyrelsernas ansvar för den löpande tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Vidare föreslogs en vandelsprövning av taxiförare, innebärande att legitimation för taxiförare bara får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig. Förslagen antogs av riksdagen (bet. 1993/94:TU29, rskr. 1993/94:310).

För att bidra till det i prop. 1993/94:168 uttalade önskemålet om en bättre ordning inom yrkestrafiken tillkallade Kommunikationsdepartementet i december 1993 en ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor, bestående av företrädare för ledningen inom 18 olika myndigheter och branschorganisationer med anknytning till yrkestrafiken. Ledningsgruppen utsåg i sin tur fyra arbetsgrupper med uppgift att bl.a. kartlägga behovet av ytterligare lagstiftning på området. Gruppernas arbete resulterade i departementspromemorian (Ds 1994:100) Den yrkesmässiga trafiken – samordnings- och genomförandefrågor. Promemorian låg till grund för direktiven till 1995 års yrkestrafikutredning om översyn av den yrkesmässiga trafiken och dess författningsreglering. Det är i huvudsak förslagen från denna utredning, som i maj 1996 överlämnade sitt betänkande Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93), som tas upp i denna proposition.

5 Utgångspunkter för en ny författningsreglering av yrkestrafiken

En utgångspunkt för regeringens förslag är att skapa en sammanhållen författningsstruktur för yrkestrafiken. Förslaget innefattar även en lagteknisk modernisering. Bland annat har yrkestrafiklagen delats in i kapitel och försetts med mellanrubriker för att bli mera lättillgänglig och överskådlig. Förslaget till lag om biluthyrning har så långt som möjligt anpassats till uppbyggnaden och dispositionen av förslaget till yrkestrafiklag.

6.1 Yrkestrafiklagen (1988:263) m.m.

Med yrkesmässig trafik avses trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktortåg med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods (1 §).

Yrkesmässig trafik får – förutom trafikhuvudmans rätt att driva viss linjetrafik – drivas endast av den som har trafiktillstånd (3 §). Trafiktillstånd kan meddelas antingen för persontransporter eller för godstrafik. Ett trafiktillstånd för persontransporter kan avse linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss (2 §).

För all yrkesmässig trafik gäller att trafiktillstånd endast får ges till sådana fysiska eller juridiska personer som bedöms vara lämpliga att driva verksamheten. Sökanden prövas med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse för att bedöma lämpligheten att driva verksamheten (6 §). I aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera trafikansvariga personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (5 §). Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län prövas dock av Vägverket (4 §).

För linjetrafik gäller en särskild skadlighetsprövning, så till vida att tillstånd till linjetrafik inte får ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik eller trafik enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, LRL. Tillstånd får dock alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås (8 §).

Trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare (10 §) och får i vissa fall förenas med villkor (9 §). Ett tillstånd till linjetrafik kan dock under vissa förutsättningar omprövas vart tionde år (11 §).

För att bedriva taxitrafik tillkommer bl.a. krav på att passagerare före färd skall kunna få kännedom om den taxa som tillämpas (14 §) och att varje taxiförare skall ha en särskild förarlegitimation (14 a §). Legitimationen visar att föraren med hänsyn till kravet på yrkeskunnande och laglydnad bedömts vara lämplig som förare i taxitrafik.

Trafiktillstånd som inte längre används skall normalt återkallas (16 §). Tillståndet skall också återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd inte föreligger (15 §). Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.

Tillståndsmyndigheten – dvs. länsstyrelsen eller Vägverket – utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och prövar om förutsättningarna för tillstånd allttjämt föreligger (19 §). Myndigheten skall också i övrigt verka för att kraven

på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls. Tillsynen omfattar även innehavare av taxiförarlegitimation.

Länsstyrelsernas beslut i frågor om trafiktillstånd och om den särskilda förarlegitimationen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut om varning får dock inte överklagas. Vid överklagande till kammarrätt krävs prövningstillstånd. Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av sådant tillstånd får överklagas hos Vägverket och Vägverkets beslut i sådana frågor får i sin tur överklagas hos regeringen (23 §). Länsstyrelsen för det allmännas talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt YTL, utom i mål om återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör flera län. I sådana mål för Vägverket det allmännas talan (23 a §).

Den som driver yrkesmässig trafik enligt YTL utan tillstånd kan dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader. Tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet eller i taxitrafik anlitar förare utan förarlegitimation kan dömas till böter (21 §). Har beställningstrafik med buss eller godstrafik drivits utan tillstånd kan den som yrkesmässigt slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, det s.k. transportköparansvaret (22 §).

Regeringen har bemyndigats att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagen. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Dessa befogenheter får regeringen även överlåta åt förvaltningsmyndigheter (24 §).

Yrkestrafikförordningen (1988:1503), YTF, innehåller tillämpningsföreskrifter till yrkestrafiklagen, t.ex. regler för ansökan om tillstånd (4–5 §§). Vidare ges regler om myndigheternas underrättelseskyldighet (13–15 §§). I YTF finns även regler med undantag från vad som skall anses som yrkesmässig trafik (3 §) och här ges även närmare föreskrifter till de krav på yrkeskunnande och ekonomiska förhållanden som uppställts i 6 § YTL.

I förordningens 5 a § stadgas således att kravet på yrkeskunnande i yrkestrafiklagens mening skall anses uppfyllt av den som blivit godkänd vid ett av Vägverket särskilt anordnat skriftligt prov. Vidare ges regler för dispens från att avlägga prov i visst ämne för den som kan styrka viss utbildning. Tillståndsmyndigheten kan även medge undantag från att avlägga prov i dess helhet för den som kan styrka vissa krav på praktisk erfarenhet. Som ett bevis på att kravet på yrkeskunnande är uppfyllt utfärdar Vägverket ett intyg om yrkesmässig kompetens.

I 5 b § YTF ges regler för hur prövningen av den sökandes ekonomiska förhållanden skall gå till. Den sökande skall ha tillgång till tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget. Bedömningen av de ekonomiska resurserna skall främst inrikta sig på företagets likviditet och soliditet, i förekommande fall baserad på företagets årsbokslut, varvid tillståndsmyndigheterna skall beakta tillgängliga medel inräknat bankmedel, möjligheter till överdrag och lån, alla tillgångar inräknat egendom som sökanden kan utnyttja som säkerhet, kostnader inräknat inköpskostnader eller första betalningar för fordon, lokaler, anläggningar och utrustning, samt rörelsekapital. Vid

prövningen skall som ett minsta krav gälla att sökanden förfogar över ett kapital och reserver om minst 30 000 kronor per fordon eller 1 500 kronor per ton av högsta tillåtna vikt för fordon som avses användas vid godstrafik respektive 1 500 kronor per sittplats i fordon som avses användas vid persontrafik, beroende på vilket belopp som är lägst. Tillståndsmyndigheten får som bevis om att kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt godta bekräftelse eller försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut. Sådan bekräftelse eller försäkran får lämnas i form av en bankgaranti eller i annan liknande form.

I förordningen ges även närmare regler för återkallelse av tillstånd (11 a §).

6.2 Lagstiftning om biluthyrning

Lagen (1979:561) om biluthyrning, BUL, avser yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för en tid som understiger ett år (1 kap. 1 §). Lagen omfattar därmed inte långtidsuthyrning, s.k. leasing, som avser uthyrning omfattande ett år eller längre tidsperioder. Med bilar förstås personbilar, lastbilar och bussar. Verksamhet för uthyrning av släpfordon regleras däremot inte särskilt i någon författning. Uthyrningsrörelse får enligt 2 kap. 1 § drivas endast av den som har tillstånd till det. Särskilda villkor får föreskrivas. Tillstånd till uthyrningsrörelse får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. I fråga om aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar skall vid prövningen av nämnda förhållanden i tillämpliga delar gälla vad som föreskrivs i 6 § andra och tredje styckena YTL. Prövningen av yrkeskunnandet skall därvid avse den som ansvarar för uthyrningsverksamheten (2 kap. 2 §). Om någon av dessa personer byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nye personens lämplighet (2 kap. 3 §). Ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns (2 kap. 4 §). Ett tillstånd till uthyrningsrörelse gäller tills vidare men kan om det finns särskilda skäl begränsas till viss tid (2 kap. 5 §). Det bör noteras att det i fråga om tillstånd till biluthyrning – i motsats till vad som gäller beträffande tillstånd till yrkesmässig trafik – inte finns några beloppsmässiga solvenskrav.

På motsvarande sätt som för trafiktillstånd skall uthyrningstillståndet återkallas, om det i uthyrningsrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna enligt 2 kap. 2 § för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas (3 kap. 1 §). Tillståndet kan även återkallas i samband med utbyte av ansvariga personer, om det vid en prövning enligt 2 kap. 3 § framgår att någon av dem som prövningen avser är olämplig (3 kap. 1 a §). Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller

varning prövas av den länsstyrelse som har meddelat tillståndet (3 kap. 3 §). Prop. 1997/98:63

En bötespåföljd finns i 4 kap. 1 § för den som driver uthyrningsrörelse utan tillstånd och för tillståndshavare som bryter mot någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet.

Länsstyrelsens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt. Beslut om varning får dock inte överklagas (5 kap. 2 §).

I förordningen (1988:1505) om biluthyrning, BUF, stadgas bl.a. att ett fordon i uthyrningsrörelse inte får lämnas ut till någon annan person såsom förare än till den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. Vidare stadgas att en buss inte får lämnas ut till den som kan antas sakna tillräcklig erfarenhet av busstypen (8 §).

6.3 Lagstiftning om transportförmedling

Lagen (1979:560) om transportförmedling, TFL, omfattar förmedling av godstransporter med bilar (1 kap. 1 §). Med transportförmedling avses sådan verksamhet i vilken någon yrkesmässigt åt allmänheten

1. samlar ihop eller tar emot gods till en eller flera upplagsplatser för regelbundna transporter mellan vissa orter,

2. förmedlar anbud om regelbundna godstransporter mellan vissa orter eller om tillhandahållande av gods för sådana transporter (1 kap. 2 §).

Med regelbundna transporter avses sådana transporter som vanligen utförs två eller flera gånger varje vecka i samma riktning (1 kap. 3 §).

I 1 kap. 4 § anges olika situationer när lagen inte skall tillämpas. Lagen gäller således inte:

1. sådan transportförmedling som drivs av utövare av yrkesmässig trafik och som endast sker i den omfattning som behövs för att de fordon som används i trafiken skall kunna utnyttjas,

2. anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer för sådant gods som efter fartygs- eller järnvägstransport skall transporteras vidare med bil. Detsamma gäller förmedling av anbud om utförande av transporter av sådant gods eller om tillhandahållande av sådant gods,

3. sådan transportförmedling som drivs endast som en underordnad del av en handelsrörelse eller därmed jämförlig rörelse, om förmedlingen genomsnittligt inte omfattar transport av mer än 1 000 kg gods i veckan eller med mer än en bil.

Transportförmedling får drivas endast av den som har tillstånd till det (2 kap. 1 §). Tillståndet medför rätt för tillståndshavaren att anordna regelbundna transporter. Efter behovsprövningens avskaffande år 1987 ger ett transportförmedlingstillstånd inte längre någon ensamrätt eller företrädesrätt. Den som har ett tillstånd kan således normalt utnyttja detta på valfri sträcka och i valfri omfattning. Någon turlista fastställs inte heller längre. Särskilda villkor för tillståndet kan dock föreskrivas. Tillstånd får ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse be-

döms vara lämplig att driva verksamheten (2 kap. 2 §). Det kan noteras, att det inte – såsom fallet är beträffande tillstånd till yrkesmässig trafik – ställs något krav på yrkeskunnande för den som vill komma i fråga för ett tillstånd till transportförmedling. Det är länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns som är behörig att pröva en ansökan om tillstånd (2 kap. 4 §). Ett tillstånd gäller tills vidare men kan enligt 2 kap. 5 § begränsas till att gälla viss tid om det föreligger särskilda skäl. De bilar som utför själva transporterna ställs i allmänhet till förfogande av självständiga trafikutövare, som har tillstånd till yrkesmässig godstrafik. Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Ett tillstånd av något av de nu nämnda slagen gäller under högst ett år räknat från dödsfallet respektive konkursbeslutet. I dessa fall skall det finnas en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten.

Om det i transportförmedlingsverksamheten har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är så allvarliga att det finns skäl för återkallelse, men det ändå finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om vederbörande inte rättar till missförhållandet, skall tillståndshavaren tilldelas en varning (3 kap. 1 §).

Ett tillstånd till transportförmedling som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det (3 kap. 2 §). Fråga om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av den länsstyrelse som har meddelat tillståndet (3 kap. 3 §). I 4 kap. 1 § finns en ansvarsbestämmelse med bötespåföljd för den som driver transportförmedling utan tillstånd och för tillståndshavare som bryter mot någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet. En länsstyrelses beslut enligt TFL får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut om varning får dock inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande från länsrätten till kammarrätten (5 kap. 1 §). Ett beslut om meddelande av tillstånd kan inte – sedan behovsprövningen avskaffats – överklagas av t.ex. konkurrenter.

Själva ansökningsförfarandet för tillstånd regleras i förordningen (1988:1504) om transportförmedling, TFF, liksom berörda myndigheters och domstolars underrättelseskyldighet m.m. Enligt 8 § får Vägverket föreskriva eller i enskilda fall medge att bestämmelserna i TFL och TFF inte skall tillämpas på sådana godstransporter som utförs endast inom ett visst begränsat område eller på en viss vägsträcka. Ett sådant beslut av Vägverket får överklagas hos regeringen.

Allmänt

Inom transportområdet finns en rad EG-bestämmelser avseende frågor om fordons utrustning och beskaffenhet, trafiksäkerhet, förarens utbildning och behörighet, förarens arbetstider m.m. Vidare regleras frågor om tillträde till marknaden för gods- respektive persontransporter. Nedan följer en kortfattad översikt över de EG-bestämmelser som har direkt betydelse för den yrkesmässiga trafiken. En närmare redogörelse för EG-regler och vissa utländska regler har lämnats av utredningen (se betänkandet s. 103 ff.).

Kör- och vilotider m.m.

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter innehåller bestämmelser om fordonens besättning vid gods- respektive persontransporter samt detaljerade bestämmelser om körtider, raster och viloperioder.

Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter reglerar krav på färdskrivarutrustning samt typgodkännande, installation och besiktning av färdskrivare. Förordningen innehåller vidare bestämmelser om utrustningens användning. Ministerrådet har vid sitt möte den 17–18 juni 1997 med kvalificerad majoritet givit sitt samtycke till innehållet i en gemensam ståndpunkt beträffande förslag till ändring av förordningen (EEG) nr 3821/85. Förslaget innebär bl.a. att elektroniska färdskrivare introduceras.

Vilka myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt de nämnda EG-förordningarna anges för Sveriges del i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. Där återfinns vidare vissa definitioner, undantag från bestämmelserna, kontroller, utbyte av information och sanktioner samt verkställighetsföreskrifter m.m.

Utbildning av förare

Rådets direktiv (76/914/EEG) av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon innehåller som namnet antyder bestämmelser om den utbildning som krävs för yrkesförare. I direktivet anges att man vid fastställande av en miniminivå för sådan utbildning särskilt bör ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder för gods- respektive persontransporter på väg. Enligt artikel 1 är kravet innehav av körkort samt att man genomgått den utbildning som nämns i bilagan till direktivet, dvs. har kunskap om fordonet och om transporter samt har erfarenhet från körning av last- eller passagerarfordon.

Genom rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, har ett flertal olika direktiv avseende vägtransporter förts samman i ett dokument. Direktivet innebär inte några sakliga ändringar i förhållande till de tidigare direktiven utan sammanföringen har skett i förtydligande och rationaliserande syfte.

Transportverksamhet kan enligt direktivet bedrivas av en fysisk eller juridisk person. I direktivet benämns båda kategorierna företag.

Enligt direktivet avses med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg den verksamhet som utförs av ett företag som med hjälp av ett fordon eller en fordonskombination bedriver transport av gods för annans räkning. Direktivet gäller inte för företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med hjälp av fordon med en tillåten nyttolast av högst 3,5 ton eller en högsta tillåten vikt av högst sex ton. Medlemsstaterna får dock sänka sagda gränsvärden för alla eller vissa typer av transportverksamhet (artikel 2.1). Med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses enligt direktivet den verksamhet som bedrivs av ett företag, som med hjälp av motorfordon, byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera mer än nio personer – inklusive föraren – och är avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot betalning av de transporterade personerna eller av researrangören (artikel 1.2).

Företag som önskar yrkesmässigt bedriva transporter på väg skall

- a) ha gott anseende,
- b) ha tillräckliga ekonomiska resurser, och
- c) uppfylla kravet på yrkesmässig kompetens.

Om sökanden är en fysisk person som inte uppfyller villkor c, får han likväl beviljas tillstånd, förutsatt att han anvisar annan person som uppfyller villkoren a och c och som varaktigt och reellt skall leda företagets transportverksamhet. Om sökanden är en juridisk person måste krav a och c vara uppfyllda av den eller de personer som varaktigt och reellt skall leda företagets transportverksamhet (artikel 3.1).

Medlemsstaterna skall bestämma de villkor som företag som är etablerade på deras territorium måste uppfylla för att tillgodose kravet på gott anseende. Staterna skall föreskriva att detta krav inte är uppfyllt eller inte längre är uppfyllt, om den eller de fysiska personer som måste uppfylla kravet enligt artikel 3.1

- har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
- har förklarats olämpliga att bedriva transportverksamhet i enlighet med gällande bestämmelser,
- har dömts för allvarliga, upprepade överträdelse av gällande bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen, vägtransporter, särskilt bestämmelserna om förarnas arbets- och viloperioder, nyttofordons vikt och mått samt trafik- och fordonssäkerhet.

Kravet på gott anseende skall fortsätta att anses som icke tillgodosett tills återupprättande har ägt rum eller annan åtgärd med likvärdig effekt har vidtagits i enlighet med gällande nationella föreskrifter (artikel 3.2).

I fråga om ekonomiska resurser stadgar direktivet att:

a) Tillräckliga ekonomiska resurser skall bestå i att ha tillgång till tillräckliga ekonomiska medel för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget.

b) Vid bedömning av ekonomisk ställning skall i förekommande fall beaktas: företagets årsbokslut, tillgängliga medel inräknat bankmedel, möjligheter till överdrag och lån, alla tillgångar inräknat egendom som företaget kan utnyttja som säkerhet, kostnader inräknat inköpskostnader eller första betalningar för fordon, lokaler, anläggningar och utrustning samt rörelsekapital.

c) Företaget skall förfoga över ett kapital och reserver om minst 3 000 ecu för varje använt fordon eller 150 ecu per ton av totalvikten för dem av företaget använda fordonen eller 150 ecu per sittplats i dem av företaget använda fordonen för persontransporter, beroende på vilket belopp som är lägst.

d) I fråga om a–c får som bevis om ekonomiska resurser godtas bekräftelse eller försäkran av en bank eller motsvarande institut. Sådan bekräftelse eller försäkran får avges som en bankgaranti eller i annan liknande form (artikel 3.3).

Villkoret i fråga om yrkesmässig kompetens innebär att vederbörande skall besitta färdigheter som han visat genom att avlägga ett skriftligt prov, som kan ha formen av flervalfrågor, i de ämnen som är förtecknade i bilagan till direktivet. Provet skall vara arrangerat av den myndighet eller den instans som medlemsstaten har utsett att ansvara för detta.

Medlemsstaterna får befria sökanden med vissa utbildningar från att avlägga prov i de ämnen som omfattas av utbildningen (artikel 3.4).

Företag som kan styrka att de före vissa närmare angivna datum enligt nationella bestämmelser beviljats tillstånd att yrkesmässigt bedriva nationella eller internationella gods- eller persontransporter på väg skall vara befriade från kravet att styrka att de uppfyller villkoren i artikel 3 (artikel 5).

Tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg skall återkallas om någon av föreskrifterna i artikel 3.1 a–c inte längre är uppfyllda. Tillräcklig tid skall dock medges för att utse en ersättare (artikel 6.2).

Om sådana allvarliga överträdelser eller lindrigare, upprepade överträdelser har begåtts mot reglerna för transporter på väg av i landet icke bosatta transportörer, som kan leda till indragning av tillstånd, skall medlemsstaterna lämna den medlemsstat där transportören är etablerad all tillgänglig information om dessa överträdelser och de påföljder som de har utdömt (artikel 7).

Direktivet innehåller också föreskrifter om de intyg och bevis som krävs för att yrkesmässigt bedriva transporter på väg.

En medlemsstat skall som tillräcklig utredning om gott anseende och konkursfrihet godta utdrag ur kriminalregistret eller en likvärdig handling utställd av behörig rättslig eller administrativ myndighet i ursprungslandet eller i det land varifrån den utländska medborgaren kommer (artikel

8.2). Handlingar som utfärdats i enlighet med vad som nu sagts skall inte godtas, om de ges in mer än tre månader efter utfärdandet (artikel 8.5).

Om det i ett värdland krävs intyg om ekonomisk ställning skall den staten godta motsvarande intyg, som har utfärdats av banker i ursprungslandet eller i det land varifrån den utländska medborgaren kommer (artikel 9.1).

Som tillräcklig utredning om yrkeskunnande skall medlemsstaterna som huvudregel godta de intyg som avses i artikel 3.4 och som utfärdats av en annan medlemsstat (artikel 10.1).

Ministerrådet har den 9 oktober 1997 nått politisk enighet om innehållet i en gemensam ståndpunkt beträffande förslag till ändring av direktivet 96/26/EG. Förslaget innehåller bl.a. följande förändringar. Tillämpningsområdet för direktivet utvidgas till att även omfatta transportörer som använder fordon med en tillåten maximivikt som är högre än 3,5 ton.

Förseelser mot reglerna om skydd av miljön och yrkesansvaret läggs till listan med överträdelser som föranleder att transportören inte uppfyller kravet på gott anseende.

De ekonomiska minimikraven höjs kraftigt. Såväl godstransportföretag som persontransportföretag skall ha samma ekonomiska resurser. Transportören skall således förfoga över ekonomiska resurser om minst 9 000 ecu vid användandet av ett fordon och 5 000 ecu för varje ytterligare fordon.

I fråga om den yrkesmässiga kompetensen införs ett mer detaljerat examensförfarande samt en uppdatering och utvidgning av förteckningen över ämnen som skall behärskas för examen och införande av en harmoniserad miniminivå för den kunskap som krävs på varje område.

Vad gäller kontrollen av direktivets tillämpning införs krav på att medlemsstaterna regelbundet och minst vart femte år skall säkerställa att transportören uppfyller villkoren för att få bedriva verksamhet.

Medlemsstaternas skyldighet att underrätta kommissionen om återkallade tillstånd slopas.

Ändringarna skall genomföras senast ett år efter det att detta direktiv trätt i kraft. De nya kraven på ekonomiska resurser skall dock vara uppfyllda senast två år efter det att direktivet börjat tillämpas.

Godstransporter

Rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstats territorium reglerar tillståndsförfarandet för godstransporter. För att bedriva internationell godstransport krävs ett *gemenskapstillstånd*, ett s.k. *blått tillstånd*. Ett sådant tillstånd utfärdas för det transportföretag som bedriver godstransport på väg i yrkesmässig trafik och som är etablerat i en medlemsstat i enlighet med denna medlemsstats lagstiftning, dvs. som har ett nationellt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (artikel 3).

Gemenskapstillståndet utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten. Det utfärdas i transportföretagets namn och får inte

överlåtas (artikel 5). Tillståndet utfärdas för en tid av fem år och kan förnyas (artikel 6).

När ett gemenskapstillstånd utfärdas skall det finnas så många vidimerade kopior som det finns fordon anmälda för tillståndet. Originaldokumentet skall förvaras av transportföretaget medan en vidimerad kopia skall medföras i varje fordon (artikel 5).

När ansökan om gemenskapstillstånd görs, vilket skall ske senast fem år efter utfärdandet av tillståndet samt därefter minst vart femte år, skall de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten kontrollera att transportföretaget uppfyller eller fortfarande uppfyller villkoren för att inneha tillstånd (artikel 7). Om dessa villkor inte är uppfyllda skall ansökan om utfärdande eller förnyande av tillstånd avslås. Ett tillstånd kan också återkallas i vissa fall, såsom då innehavaren inte längre uppfyller villkoren för tillstånd eller har lämnat oriktiga uppgifter om förhållanden av betydelse för att utfärda ett tillstånd (artikel 8).

Vissa typer av transporter, som anges i bilaga 2 till förordningen, är undantagna från skyldigheten att ha gemenskapstillstånd eller annat transporttillstånd. Bland undantagna transporter finns allmän postbefordran, transport av skadade eller havererade fordon, godstransport med motorfordon vars bruttovikt inklusive släpvagn inte överskrider 6 ton eller vars tillåtna nyttolast inklusive släpvagnens last inte överskrider 3,5 ton.

För trafiken genom Österrike gäller kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike. Förordningens bestämmelser hänger samman med Österrikes från transportsynpunkt geografiskt strategiska läge och att landet vid medlemskapet uppnått undantag från bestämmelserna om i princip fri trafikeringsrätt inom unionen. Kommissionen delar till varje medlemsland ut ett antal s.k. miljöpoäng enligt ett kvotsystem. Trafiken genom Österrike begränsas till denna kvot, enligt närmare bestämmelser i den nämnda förordningen.

Persontransporter med buss

För persontransporter med buss gäller rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss. Enligt artikel 1, den s.k. räckviddsparagrafen, gäller förordningen sådana internationella persontransporter med buss inom gemenskapens territorium som utförs i yrkesmässig trafik eller för egen räkning av transportföretag, som är etablerade i en medlemsstat enligt dess lagstiftning, med fordon som är registrerade i denna medlemsstat och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpade och avsedda för transport av mer än nio personer, föraren medräknad. Förordningen gäller också resor som i samband med dessa transporter företas med fordon av detta slag men utan passagerare. I förordningen används följande beteckningar med de betydelser som anges nedan (artikel 2):

1. Linjetrafik

Med linjetrafik avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt. Som linjetrafik anses också, oavsett vem som bedriver trafiken, sådan trafik för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare som bedrivs i enlighet med vad som nu sagts. Den sistnämnda trafiken betecknas som *speciell reguljär trafik*. Denna trafik omfattar

- a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,
- b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,
- c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna,
- d) stadstrafik i gränsområden.

2. Pendeltrafik

Med pendeltrafik avses trafik i form av upprepade tur- och returresor för befordran mellan en enda avreseort och en enda bestämmelseort av i förväg bildade grupper av passagerare. Varje grupp av passagerare som har gjort utresan tillsammans skall senare tillsammans göra återresan till avreseorten. Med avreseort och bestämmelseort avses de platser där resan börjar respektive slutar samt platser inom en radie av 50 km från dessa orter.

Pendeltrafik med logi omfattar förutom transporten logi, med eller utan måltider, på bestämmelseorten och eventuellt under resan för minst 80 % av passagerarna. Passagerarna skall göra minst två övernattningsnätter på bestämmelseorten.

3. Tillfällig trafik

Med tillfällig trafik avses sådan trafik som varken utgör linjetrafik eller pendeltrafik. Dit räknas

- a) rundresor, dvs. trafik där samma fordon används för att befördra en eller flera i förväg bildade grupper av passagerare, som var och en transporterats tillbaka till resans utgångspunkt,
- b) trafik
 - med i förväg bildade grupper av passagerare i fall då passagerarna inte transporterats tillbaka till utgångspunkten under samma resa, och
 - som, i fall då en vistelse på bestämmelseorten ingår, även omfattar logi eller andra turisttjänster, vilka inte har anknytning till transporten eller login,
- c) trafik som anordnas vid särskilda evenemang, t.ex. seminarier, konferenser samt kultur- och sportevenemang, och som inte omfattas av a eller b,
- d) sådan trafik som anges i bilagan till förordningen, samt
- e) sådan trafik som inte uppfyller kriterierna i a, b, c eller d, dvs. övrig trafik.

4. Transport för egen räkning

Med transport för egen räkning avses sådana transporter som ett företag ordnar för sina anställda eller som en ideell organisation ordnar för sina medlemmar inom ramen för sitt ändamål, om

- transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för företaget eller organisationen och
- de fordon som används ägs eller har köpts på avbetalning eller hyrts på långtidskontrakt av företaget eller organisationen samt körs av en anställd i företaget eller av en medlem i organisationen.

För att få bedriva sådan trafik som nämnts under 1–4 krävs att transportören har ett inhemskt trafiktillstånd för busstrafik (artikel 3). Dock krävs i princip inte tillstånd för pendeltrafik med logi, för tillfällig trafik eller för speciell reguljär trafik, medan det är tillståndskrav för linjetrafik och pendeltrafik utan logi, liksom för viss övrig tillfällig trafik (artikel 4). Tillstånd skall utfärdas i transportföretagets namn och får inte överlåtas. Det transportföretag som har fått tillstånd får dock, om den tillståndgivande myndigheten tillåter detta, bedriva trafiken genom en underentreprenör. Giltighetstiden för ett tillstånd skall vara högst fem år för linjetrafik och högst två år för pendeltrafik utan logi (artikel 5). Ansökan om tillstånd görs hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där avreseorten är belägen (artikel 6). För tillstånd krävs samtycke från de behöriga myndigheterna i samtliga de medlemsstater där passagerare tas upp eller sätts av (artikel 7).

I artikel 7 punkt 4 behandlas de situationer då en ansökan får avslås, nämligen bl.a. om

a) sökanden tidigare har underlåtit att följa nationell eller internationell lagstiftning om vägtransporter, begått grova överträdelse av trafiksäkerhetslagstiftningen eller, vid en ansökan om förnyat tillstånd, inte följt villkoren för tillståndet, eller om

b) det kan påvisas att den trafik som ansökan gäller direkt skulle äventyra upprätthållandet av sådan linjetrafik som redan har beviljats tillstånd för, det kan påvisas att trafiken allvarligt skulle påverka en jämförbar järnvägstrafiks livsduglighet på de direkt berörda avsnitten eller det visar sig att den trafik som ansökan gäller endast tar sikte på de mest lönsamma delarna av de berörda förbindelserna. Det förhållandet att ett transportföretag erbjuder lägre priser än andra eller att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra företag får dock inte i sig utgöra ett skäl för att avslå ansökan.

För övrig trafik, dvs. pendeltrafik med logi samt tillfällig trafik krävs ett *kontrolldokument (waybill)* bestående av en färdblankett i olika översättningar. Före varje resa skall transportföretaget fylla i färdblanketten för resan (artikel 11).

Sådan transport för egen räkning som nämnts ovan är undantagen från all tillståndsskyldighet, men är underkastad en ordning med *certifikat (intyg)*, (artikel 13).

De nämnda tillstånden eller kontrolldokumenten skall medföras i fordonet och på begäran visas upp för en behörig kontrollant (artikel 15).

Ett förslag till ändring av rådets förordning (EEG) nr 684/92 har lämnats av kommissionen (Bryssel den 10 maj 1996, KOM(96) 190, 96/0125

SYN). Ministerrådet har den 14 april 1997 antagit en gemensam ståndpunkt beträffande förslaget. Den gemensamma ståndpunkten innehåller bl.a. vissa förenklingar av definitionerna och tillståndssystemet. Bland annat har begreppet pendeltrafik utmönstrats. Vidare föreslås bl.a. att ett gemenskapstillstånd inrättas för all internationell persontransport på väg för andras räkning. Tillfällig trafik skall emellertid inte i något fall kräva tillstånd. Viss möjlighet till skadlighetsprövning mot järnvägstrafiken vid internationell linjetrafik kvarstår.

Kommissionens förordning (EEG) nr 1839/92 av den 1 juli 1992 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 684/92 beträffande dokument för internationella persontransporter på väg anger hur olika dokument, färdblad och tillstånd skall vara utformade. Vidare regleras vilka uppgifter en ansökan enligt rådets förordning (EEG) nr 684/92 skall innehålla.

Till en ansökan skall bifogas tidtabell, befordringstariffer, handlingar som styrker att den sökande uppfyller de krav som gäller i den medlemsstat där han är etablerad för att få bedriva internationella persontransporter med buss, uppgifter om vilket slag av trafik och vilken omfattning därav sökanden avser att utföra samt en karta över färdvägen med hållplatser utmärkta.

Cabotage

Med cabotage avses trafik där personer eller gods transporteras inom ett annat land än det där fordonet är registrerat.

Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes *godstransporter* på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade reglerar cabotage på godstransportsidan. Varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i rådets förordning (EEG) nr 881/92 skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i rådets förordning (EEG) nr 3118/93, att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter – cabotage – i en annan medlemsstat – värdmedlemsstat – utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten (artikel 1).

De gemenskapstillstånd och den kvotordning för cabotage som fastställs i artikel 2 skall upphöra att gälla den 1 juli 1998. Från den dagen skall varje transportföretag, som uppfyller de villkor som föreskrivs i artikel 1, ha rätt att utföra vägtransporter tillfälligt och utan kvantitativa restriktioner i en annan medlemsstat utan att ha säte eller vara etablerad i den staten (artikel 12). För det gradvisa införandet av den definitiva ordning som avses i artikel 12 skall cabotage utföras från den 1 januari 1994 till den 30 juni 1998 inom ramen för gemenskapskvoten för cabotage (artikel 2).

Ett cabotagetillstånd gäller i två månader. Det skall ställas ut i transportföretagets namn och får inte överlåtas. Varje cabotagetillstånd får endast användas för ett fordon i taget. Transporter som utförs med cabotagetillstånd skall antecknas i ett häfte med körrapporter, som tillsammans med tillståndet skall lämnas in till tillståndsmyndigheten inom åtta dagar efter det att giltighetstiden har gått ut (artikel 3).

Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella *persontransporter* på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande innehåller bestämmelser om cabotage på persontransportområdet. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg, och som

- är etablerad i en medlemsstat – etableringsstaten – enligt denna stats lagstiftning, och
- har beviljats tillstånd i denna stat att bedriva internationella persontransporter på väg skall under begränsad tid, på de villkor som fastställs i förordningen, tillåtas bedriva yrkesmässig nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat – värdstaten – utan att det skall krävas att han har huvudkontor eller annat kontor i den staten (artikel 1).

Etableringsstaten skall utfärda ett tillstånd till de transportföretag som ansökt om detta och som uppfyller kraven i artikel 1. Den myndighet eller det organ i medlemsstaten som har befogenhet att utfärda tillstånd skall även ha befogenhet att, tillfälligt eller definitivt, återkalla dessa tillstånd. Tillståndet eller en bestyrkt kopia skall förvaras ombord på fordonet och på begäran visas upp för en behörig kontrollant (artikel 5). Även ett kontrolldokument skall finnas i fordonet och på begäran visas upp (artikel 6).

Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 har under år 1994 upphävts av EG-domstolen på formella grunder. Kommissionen har därefter arbetat fram ett förslag till en ny förordning daterad den 12 januari 1996 (96/0002(SYN)). I avvaktan på att förslaget antas tillämpas övergångsvis reglerna i den upphävda förordningen. Ministerrådet har den 14 april 1997 antagit en gemensam ståndpunkt beträffande förslaget. Förslaget innehåller i princip tidigare bestämmelser, men på vissa punkter med ett liberaliserat innehåll. Cabotage tillåts t.ex. även vid internationell linjetrafik i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 684/92 med undantag av stads- och förortstrafik.

Behöriga myndigheter m.m.

I förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen anges de myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt följande EG-förordningar, beskrivna ovan:

1. Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss.
2. Rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier.
3. Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

4. Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade.

Vidare föreskrivs om kontroller, sanktioner, avgifter och överklaganden.

I avsnitt 11 behandlas förordningen närmare.

Biluthyrning

Biluthyrningsområdet regleras genom rådets direktiv den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (84/647/EEG). Med *fordon* avses i direktivet ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter. Med *hyrt fordon* avses ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid i enlighet med ett kontrakt, ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkesmässig trafik eller för egen räkning (artikel 1).

Varje medlemsland skall för trafik mellan medlemsstater tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är registrerade på ett annat medlemslands territorium, under följande förutsättningar:

1. Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med det sistnämnda medlemslandets lagstiftning.

2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förknippat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

3. Det hyrda fordonet står uteslutande till företagets förfogande under hyreskontraktets giltighetstid.

4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.

5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av vissa dokument, som skall medfölja fordonet. De nämnda dokumenten får vid behov ersättas med en likvärdig handling (artikel 2).

Direktivet skall inte påverka tillämpningen av regler om

- marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringsavseende vägkapaciteter,
- priser och villkor för godstransporter på väg,
- hyresprisbildning,
- fordonsimport,
- villkor som reglerar rätten att bedriva verksamhet som uthyrare av fordon för godstransporter på väg (artikel 5).

7.1 Trafikansvariga

Regeringens förslag: Bestämmelserna om trafikansvariga utökas så att det hos alla juridiska personer som bedriver yrkesmässig trafik – inklusive offentliga organ – skall finnas en eller flera som är trafikansvariga. Ansvarsområdet för den trafikansvarige förtydligas. Prövningsmyndigheten skall vid särskilda skäl få medge att någon annan än de i lagen omnämnda skall vara trafikansvarig. Ett uttryckligt undantag införs om att kommanditdelägare vid särskilda skäl får undantas från skyldigheten att vara trafikansvarig. Prövningen av trafikansvarig skall även omfatta sådana fall när en ansvarig person tillkommer utan att en företrädare lämnar sitt ansvarsområde.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Alla remissinstanser som yttrat sig i denna del stöder att trafikansvaret ges en klarare reglering. *Konkurrensverket* – som i och för sig inte delar uppfattningen att offentliga subjekt skall ha rätt att bedriva yrkesmässig trafik i samma omfattning som privata subjekt – anser att det uttryckligen skall anges att bestämmelsen även gäller för statliga eller kommunala organ. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att ställningen för den som är trafikansvarig i en kommun skall göras tydligare. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser bl.a. att oönskade bulvanförhållanden kan undvikas om den som är trafikansvarig alltid skall kunna teckna företagets firma, om användandet av fordon med nyttjanderätt får ske endast om det finns särskilda skäl samt om regeln med rätt att inom skälig tid byta ut en trafikansvarig tas bort (5 kap. 2 § i förslaget till yrkestrafiklag). *Svenska Taxiförbundet* anser att det även fortsättningsvis skall krävas synnerliga skäl för att utse annan person än de som omnämns i lagen som trafikansvarig.

Skälen för regeringens förslag: I de fall innehavaren av ett tillstånd till yrkesmässig trafik är en juridisk person skall det finnas en eller flera fysiska personer som har ett särskilt ansvar för trafikutövningen. Avsikten härmed är att möjliggöra en lämplighetsprövning av den som har det faktiska ansvaret för trafikens bedrivande. Frågan om vem som skall vara trafikansvarig har dock minskat i betydelse efter tillkomsten av regeln i nuvarande 6 § andra stycket YTL om att även vissa andra personer skall lämplighetsprövas.

I fråga om aktiebolag finns i aktiebolagslagen (1975:1385), ABL, regler om bolagets ledning, som gäller parallellt med YTL:s regler. Detta medför att ansvarsförhållandena och ansvarsfördelningen i sådana bolag i allmänhet inte medför problem. Även beträffande handelsbolag finns det redan i dag klara regler om att samtliga bolagsmän skall prövas enligt 5 och 6 §§ YTL. För vissa andra typer av juridiska personer bör det dock klarläggas vilka personer som skall omfattas av prövningen. Sedan den 1 januari 1995 är den lägsta gränsen för aktiekapital 100 000 kronor för nystartade aktiebolag och befintliga aktiebolag måste senast den 1 januari

1998 ha höjt sitt aktiekapital till den nya minimivån. Regeringen har emellertid i prop. 1997/98:39 föreslagit att den tid som dessa äldre bolag skall ha på sig för att öka aktiekapitalet förlängs till utgången av år 1998.

För den särskilda bolagsformen kommanditbolag bör ett förtydligande med avseende på prövningen göras. Efter förslag i prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken (s. 48) utmönstrades kommanditbolag ur uppräknningen i 6 § YTL med hänvisning till att ett kommanditbolag enligt 1 kap. 2 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag är ett handelsbolag. Utredningen har emellertid visat att svårigheter emellanåt uppstår i kommunikationen med ett kommanditbolag som sökande. Fördelningen av satsat kapital och arbetsinsatser i ett sådant bolag kan medföra att invändningar görs om att en kommanditdelägare inte bör vara trafikansvarig och att prövningen enligt 6 § då inte heller skall behöva ske.

Redan enligt nuvarande regler gäller att lämplighetsprövningen skall avse samtliga delägare i ett kommanditbolag. Även om en kommanditdelägare med en mycket begränsad ekonomisk insats och som inte deltar i driften av verksamheten normalt inte bör undantas från prövningen bör den gällande bestämmelsen i 5 § YTL dock kompletteras med en möjlighet att i vissa fall göra avsteg i det avseendet. Vederbörandes allmänna lämplighet skall dock prövas enligt 6 § andra stycket.

Bestämmelsen i nuvarande YTL om att annan person vid synnerliga skäl kan utses som trafikansvarig bör också mjukas upp, så att undantag kan ske om särskilda skäl föreligger.

I nuvarande YTL saknas regler om vem som är trafikansvarig hos ett trafikföretag som ägs av staten, en kommun eller ett landsting.

Regeringen föreslår inte att det införs några särvillkor för offentliga organs rätt att utöva yrkesmässig trafik (se avsnitt 8). En grundläggande förutsättning är dock att verksamheten kan bedrivas på villkor som även från konkurrenssynpunkt är lika med dem som gäller för enskilda. Även ett offentligt subjekt bör därför omfattas av YTL:s regler om prövning i olika avseenden. I konsekvens härmed bör också i dessa fall en trafikansvarig utses.

Även beträffande andra juridiska personer än de hittills behandlade kan en ansökan om tillstånd att få driva yrkesmässig trafik aktualiseras. En stiftelse kan således under vissa speciella förhållanden vilja bedriva yrkesmässig trafik. En stiftelse karakteriseras av att en förmögenhet anslagits att stadigvarande tjäna ett visst ändamål. Stiftelsen är en juridisk person och företräds av styrelsen eller den styrelsen förordnar. Förhållandena i en stiftelse regleras i stiftelselagen (1994:1220).

I EU:s medlemsländer och i länder för vilka EES-avtalet trätt i kraft kan bolag eller fysiska personer som utövar näringsverksamhet bilda en *europaisk ekonomisk intressegruppering, EEIG*. För en sådan tillämpas rådets förordning (EEG) nr 2137/85 och lagen (1994:1927) om europeiska ekonomiska intressegrupperingar. En EEIG kan närmast liknas vid ett handelsbolag som verkar över nationsgränserna. Medlemmarna skall vara minst två fysiska eller juridiska personer som själva i olika medlemsländer bedriver ekonomisk verksamhet. Den som är företagsledare för en intressegruppering med säte i Sverige skall vara bosatt inom EES. Grupperingen kan tänkas få betydelse inom transportsektorn för sam-

arbete mellan olika länders transportörer. En EEIG är en juridisk person som kan söka och inneha trafik tillstånd.

Även ett utländskt företag, som bedriver näringsverksamhet i Sverige genom ett avdelningskontor med en självständig förvaltning, en s.k. *utländsk filial*, kan tänkas uppträda som sökande av trafik tillstånd. Filialen skall enligt lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. stå under ledning av en verkställande direktör, som skall ansvara för filialens verksamhet. Denne skall i princip vara bosatt i Sverige.

Lagen gäller även för näringsverksamhet som bedrivs i Sverige av utomlands bosatta svenska eller utländska medborgare. För dessa skall finnas en i Sverige bosatt föreståndare med ansvar för den här bedrivna verksamheten.

För nu nämnda företag – en EEIG eller en utländsk filial – samt för utomlands bosatta fysiska personer bör i princip samma lämplighetskrav ställas på deras företrädare som på andra juridiska personers företrädare. Författningstexten bör därför kompletteras med en bestämmelse som täcker dessa rättssubjekt.

Om någon av de prövade personerna byts ut, skall som ovan nämnts den nye personens lämplighet prövas. En motsvarande prövning bör ske när en ansvarig person tillkommer utan att en företrädare lämnar sitt ansvarsområde. Bestämmelserna i nuvarande 7 § YTL bör därför justeras i enlighet härmed.

Vad den trafikansvariges ansvarsområde omfattar anges för närvarande inte i författningstexten. Det föreslås nu preciserat och kan helt kort uttryckas så att denne har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt. Därutöver anges att ansvaret förutsätts omfatta hela verksamheten och således inte endast själva trafiken.

7.2 Yrkeskunnande

Regeringens förslag: Kravet på yrkeskunnande tas in i lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus* respektive *Jämtlands län* samt *Svenska Taxiförbundet* och *Svenska Åkeriförbundet* förordar alla att det införs ett auktorisationsförfarande för kursanordnare.

Skälen för regeringens förslag: De olika branschorganisationerna, liksom vissa fristående utbildare, driver kurser för blivande tillståndshavare. Sådan utbildning tillhandahålls av bl.a. Svenska Åkeriförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Svenska Taxiförbundet. Fram t.o.m. år 1994 stod de också för examinationen efter genomgången utbildning. Enligt de nuvarande bestämmelserna i 5 a § YTF är det Vägverket som anger kraven för blivande tillståndshavare och som också examinerar dessa.

Flera remissinstanser har framfört kritik mot denna ordning. I stället har föreslagits att Vägverket i utbildningskraven bör referera till en viss

angiven kunskapsmassa och/eller ge litteraturhänvisningar till vad en blivande tillståndshavare skall inhämta för att kvalificera sig. Man menar att Vägverket borde auktorisera kursanordnare som står för kurser med visst angivet innehåll och att Vägverket – såsom nu föreskrivs i 5 a § YTF – sedan skulle ha hand om examinationen, som då blir en uppföljning av själva utbildningen.

De föreskrifter som Vägverket meddelat är mycket detaljerade. Inom varje delområde föreskrivs, utifrån de riktlinjer som EG-reglerna drar upp, klara kunskapskrav för såväl gemensamma som branschskiljande avsnitt. För att uppnå ett godkänt resultat krävs godkänt på samtliga delprov, som dock kan genomföras vid olika tillfällen. Det ställs inte krav på viss utbildning eller att utbildning skett hos en viss kursanordnare. Det avgörande är i stället att man med godkänt resultat klarar de olika delmomenten i kunskapsproven.

Eftersom endast relativt kort tid har gått sedan EG-reglerna infördes i den svenska lagstiftningen är det regeringens uppfattning att den ordning som nu gäller bör prövas och utvärderas, samtidigt som eventuella ändringar och förbättringar fortlöpande får ske inom ramen för Vägverkets bemyndigande. Auktorisation av kursanordnare – vilket i och för sig är möjligt enligt EG-reglerna – eller annan nyordning bör därför inte ske nu.

För att understryka vikten av att tillståndshavaren har det föreskrivna yrkeskunnandet bör dock den grundläggande bestämmelsen härom tas in i lagen.

I bestämmelserna bör också uttryckligen anges att kravet på yrkeskunnande även skall anses uppfyllt av den som kan förete ett bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan EG-medlemsstat enligt rådets direktiv 96/26/EG.

7.3 De ekonomiska kraven

Regeringens förslag: De ekonomiska kapitalkraven höjs väsentligt och tas in i lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet av remissinstanserna tillstyrker höjningen av kapitalkraven. *Svenska Transportarbetareförbundet* anser att kapitalkraven skall skärpas ytterligare och att företag i åkeri- och taxi-branschen skall drivas i aktiebolagsform. *Konkurrensverket*, *Industriförbundet*, *Svenska Åkeriförbundet*, *Sveriges Transportindustriförbund* och *Åkeriägarnas Centralförbund* avstyrker däremot förslaget. *Vägverket* anser att kravet på att fortlöpande uppfylla de ekonomiska kraven måste kunna underlåtas vid särskilda fall och *Svenska Revisorsamfundet* anser att den fortlöpande bedömningen mer skall ta sikte på om företaget i rätt tid fullgör sina ekonomiska skyldigheter än om en viss kapitalbas föreligger. Samfundet anser vidare att det är en brist att kapitalkraven inte åtföljs av några företagsekonomiska bedömningar eller konsekvensanalyser – särskilt avseende de etablerade åkerierna. Även *Svenska Bussbran-*

schens Riksförbund m.fl. anser att kapitalkravet kortvarigt borde få underskridas, eventuellt med en viss tidsfrist för att återställa kapitalet. Flera remissinstanser anser att man i större utsträckning skall begagna systemet med s.k. revisorsintyg. Några remissinstanser anser att regleringen av kapitalbeloppens storlek även fortsättningsvis skall tas in i yrkestrafikförordningen. *Svenska Taxiförbundet* menar att ett trafikföretag vid starttillfället samt vid utökning av verksamheten skall kunna styrka kravet på ekonomiska resurser medan det i övrigt bör vara tillräckligt att företaget fullgör sina förpliktelser mot samhället. Vidare anser *Svenska Taxiförbundet* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* att det krävs särregler för företag som har tillstånd till flera trafikslag. Från flera remissinstanser har efterfrågats mer detaljerade regler för hur de olika begreppen skall tolkas.

Skälen för regeringens förslag:

Allmänt

De svenska ekonomiska kraven motsvarar de minimikrav på ekonomiska resurser som följer av rådets direktiv 96/26/EG. Enligt nu gällande regler i 5 § YTF skall således som ett minsta krav vid bedömningen av den sökandes ekonomiska resurser gälla att sökanden förfogar över ett kapital och reserver om minst 30 000 kronor per fordon eller 1 500 kronor per ton av högsta tillåtna vikt för fordon som avses användas vid godstrafik respektive 1 500 kronor per sittplats i fordon som avses användas vid persontrafik, beroende på vilket belopp som är lägst. Om den sökande inte på annat sätt kan visa att företaget uppfyller dessa krav på ekonomiska resurser får tillsynsmyndigheten som bevis på sådana resurser godta bekräftelse eller försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut. Sådan bekräftelse eller försäkran får lämnas i form av en bankgaranti eller i annan liknande form.

Grundtanken bakom införandet av de ekonomiska kraven inom EU har varit att eftersträva en likabehandling av näringsidkare på transportområdet i de olika länderna. För de enskilda ländernas del tillkommer syftet att ge tillståndsmyndigheten ett verktyg för att kontrollera att en sökande har möjligheter att driva en transportverksamhet på ett ekonomiskt försvarbart sätt. Samtidigt ger det sökanden en chans att redan före driftstarten få en överblick över sina egna förutsättningar att driva rörelsen vidare efter ett inledande skede.

EU:s krav på ekonomiska resurser omfattar inte taxiverksamhet och generellt sett kan kapitalkrav dessutom ha negativa effekter ur etableringssynpunkt och därmed för konkurrenstrycket i branschen i fråga. Taxiverksamheten bör trots detta omfattas av ett förhöjt kapitalkrav. Att ett förhöjt kapitalkrav förordas för taxibranschen beror bl.a. på att regeringen anser det nödvändigt att åtgärda de omfattande problem med skatteundandraganden som har noterats inom taxi. Dessa problem är särskilt svårhanterbara p.g.a. vissa särdrag inom branschen. Här kan t.ex. nämnas att taxiföretagen inte har några fasta försäljningsställen samt att etableringströskeln med nuvarande regler är relativt låg.

Ett driftskapital krävs för att starta en rörelse. Förutom kostnaden för fordonet, som ofta är den största posten, är det fråga om kostnader för fordonsförsäkring, transportförsäkring, skatt och drivmedel samt vissa administrativa kostnader, såsom avgift för tillstånd samt i förekommande fall kostnad för anslutning till en beställningscentral eller en lastbilscentral. Dessa kostnader betalas i samband med att rörelsen startar och måste självfallet beräknas utanför kostnaden för själva fordonet.

I beräkningsunderlaget räknar tillståndsmyndigheterna in anskaffningskostnaden för fordonet och således inte endast storleken på rörelsens reserver under löpande drift. Det bör vidare betonas att myndighetens prövning vid en ansökan om att utöka transportverksamheten med ytterligare fordon skall omfatta hela rörelsen och inte enbart det tillkommande fordonet.

Närmare om beloppskraven

Valfriheten enligt gällande regler – att i stället för det fasta beloppet per fordon bestämma beloppskravet utifrån en viss summa per ton av högsta tillåtna vikt för fordon i godstrafik respektive visst belopp per sittplats i fordon i persontrafik, beroende på vilket belopp som är lägst – medför i många fall alltför låga beloppskrav. Den bestämmelsen bör därför mönstras ut. De ekonomiska kraven bör i stället bestämmas enbart till fasta belopp per fordon. Detta är även i överensstämmelse med förslaget till ändring av direktivet 96/26/EG (se avsnitt 6.4).

Utredningen har föreslagit att de ekonomiska kraven bör differentieras efter typen av trafik, bl.a. mot bakgrund av att såväl EG-reglerna som andra nordiska länders regler inte omfattar taxitrafik eller lättare godstrafik. Utredningen har härvid föreslagit att för godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt överstigande sex ton och för persontransporter med fordon som är inrättade för flera än nio personer inklusive föraren, som ett minsta krav skall gälla att sökanden förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för vart och ett av de två första fordonen och minst 50 000 kronor för varje tillkommande fordon. För godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt av högst sex ton och för persontransporter med fordon som är inrättade för högst nio personer inklusive föraren har utredningen föreslagit att som ett minsta krav skall gälla att sökanden förfogar över ett kapital och reserver om minst 75 000 kronor för vart och ett av de två första fordonen och minst 35 000 kronor för varje tillkommande fordon.

För närvarande gäller de svenska bestämmelserna alla tillståndshavare och dessa åläggs i princip samma beloppsmässiga krav. Även om det är möjligt att differentiera de ekonomiska kraven på olika sätt medför en sådan ordning alltid gränsdragningsproblem.

På grund härav och då EG-reglerna, enligt förslaget till ändring av direktivet, avsevärt kommer att förenklas är det regeringens uppfattning att det nuvarande enhetliga systemet bör bestå.

Vad gäller beloppsgränsen kan konstateras att minimikravet för fordon som omfattas av direktivet 96/26/EG kan förväntas komma att höjas till 9 000 ecu för det första fordonet och därefter 5 000 ecu för varje

tillkommande fordon (se avsnitt 6.4). Redan på grund härav måste således de svenska beloppsgränserna för sådana fordon avsevärt höjas.

Även om en ordning med höga krav på den tunga trafiken kan tyckas mer rimlig – på grund av att det i en sådan typ av verksamhet redan i starten krävs ett högre kapital för att rent faktiskt anskaffa fordon m.m. för rörelsen – har utredningen visat att det även för de lättare fordonens del finns motiv för en rejäl höjning av beloppskravet (se t.ex. s. 182 i betänkandet).

Regeringen föreslår således att som ett minsta krav för alla slag av yrkesmässig trafik skall gälla att sökanden förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och minst 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon.

De nu föreslagna höjningarna av beloppen ligger dessutom väl i linje med det förslag till höjning av minimibeloppen som förhandlats fram inom EU.

Kapitalkraven innebär bl.a. att den som köper ett fordon på avbetalning eller leasar fordonet inte kan tillgodoräkna sig fordonets värde som tillgång utan denne får i stället visa att han har tillgångar av annat slag.

Andelen enbilsåkare är stor på såväl gods- som taxisidan. Den som startar en trafikrörelse börjar vanligen med *ett* fordon. Vid en ansökan om utökning av fordonsparken finns därför intäkter från det första fordonet att påvisa för tillståndsmyndigheten och redovisningshandlingar över utfallet kan företes.

När skall prövningen ske?

En viktig fråga är vid vilken tidpunkt de ekonomiska förutsättningarna skall föreligga. Vid tiden för ansökan eller fortlöpande? I praktiken utförs i dag kontrollen av de ekonomiska förutsättningarna när en ansökan om trafiktillstånd prövas. Enligt regeringens förslag bör tydligare fastslås att de ekonomiska förutsättningarna skall föreligga fortlöpande över tiden och att det är den prövade som skall styrka att detta krav är uppfyllt. Bakgrunden till kravet är att tillståndshavaren skall kunna driva rörelsen vidare efter det första inledande skedet med ett kontinuerligt arbetande kapital. Det ligger därför i sakens natur att kapitalkraven skall vara fortlöpande uppfyllda.

Hur skall prövningen ske?

Av Statskontorets rapport (1993:15) Om taxi och annan yrkestrafik – avseende förhållandena före ikraftträdandet av de EG-anpassade reglerna – framgår att kraven på sökandens ekonomiska lämplighet, t.ex. avseende tillgångar, skuldbelopp, finansieringsmöjligheter m.m. uppvisade stora skillnader länsstyrelserna emellan. Endast ca tio länsstyrelser gjorde således närmare ekonomiska bedömningar av sökandens förutsättningar att driva verksamheten.

De ovan föreslagna beloppen för vilka kapitalkrav som skall ställas är minimibelopp och har utformats så att den ekonomiska prövningen i

normalfallet kan koncentreras till en undersökning av om dessa krav är uppfyllda eller inte. Härigenom förenklas prövningen och skapas förutsättningar för enhetlighet olika tillståndsmyndigheter emellan. En helhetsbedömning utesluts emellertid inte. Bilden av sökandens/tillståndshavarens ekonomi kan nämligen vid en sådan bedömning te sig så ogynnsam att man måste säga sig att företaget inte kan drivas på de premisser som har angetts. Detta kan t.ex. vara fallet där verksamheten till större delen är byggd på lånat kapital med korta betalningsfrister eller oförmånliga villkor i övrigt eller rent av att uppgivna tillgångar är fiktiva. I sådana och andra fall med stor skuldbelastning kan det föreligga *särskilda skäl* att inte nöja sig med att kapitalkravet är uppfyllt. En prövning grundad på en helhetssyn får då göras, varvid det kan finnas skäl att djupare undersöka vari det uppgivna kapitalet består.

Regeringens förslag innehåller inte något krav på att tillgångarna skall vara av visst slag och inte heller något krav på att "eget kapital" skall vara av viss storlek. Såsom tillgång räknas exempelvis en fastighet som ingår i rörelsen, fordon och andra inventarier. Som tillgång räknas även ett garantiåtagande eller motsvarande från en bank. Tillgångarna skall vid kalkylen tas upp till det verkliga värdet. I fråga om skulder tillmäts restförda skulder särskilt intresse.

Det förtjänar att understrykas att det bör finnas alternativa möjligheter att visa att kapitalkravet är uppfyllt. Detta kan ske genom företeende av redovisningshandlingar, självdeklaration med bilagor, revisorsintyg etc. Att en utfästelse om kredit eller en garantiutfästelse från en bank föreligger får visas genom intyg från denna.

När det är fråga om en nystartad rörelse kan sökanden exempelvis redovisa ingångskostnader och tillgängliga medel, som styrks av ett intyg från en bank jämte ett intyg om fordonets eller fordonens värde, och ett intyg om att fordonet är betalt. Ett fordons värde får jämföras med eventuella lån sökanden tagit för anskaffningen. Om t.ex. fordon eller andra tillgångar tillförs ett nybildat aktiebolag som startar en rörelse bör en godkänd eller auktoriserad revisor intyga dels att tillgångarna – apportegendomen – verkligen har tillförts bolaget, dels att dessa har åsatts ett korrekt värde och att egendomen kan antas bli till nytta för bolagets verksamhet (jfr 2 kap. 9 § andra stycket 4 ABL).

Vid en ansökan om utökning av fordonsantalet i en rörelse kan en ekonomisk beräkning ske med stöd av årsredovisningshandlingar, som visar rörelsens status. Sökanden bör vara skyldig att ge in handlingar som underlag för den bedömning som prövningsmyndigheten skall göra av sökandens ekonomiska möjligheter att starta och driva verksamheten. Prövningsmyndigheten bör allt efter omständigheterna utnyttja möjligheterna att skaffa sig den information som behövs.

Vad gäller företeende av t.ex. finansieringsplan eller budget kan nämnas att en del länsstyrelser anser att sådana handlingar skall företes. En budget kan i förekommande fall utvisa ingångskostnader, tillgängliga medel m.m. som ett komplement till övriga handlingar. Det bör dock framhållas att det är tveksamt i vad mån en sådan kan läggas till grund för bedömningen av en rörelse, eftersom det är fråga om uppskattade siffror med ett tänkt utfall, där risken naturligen är stor att uppgifterna kan anpassas till de krav prövningsmyndigheten ställer upp. Nyttan med

en budget som grund för bedömningen av en ansökan om tillstånd är således inte självklar. I speciella fall kan en budget dock ha ett visst värde, såsom i vissa tillsynssituationer. När det är fråga om utökning av en rörelse med ytterligare fordon kan en finansieringsplan, dvs. en plan över hur sökanden avser att få investerings- och driftskapital för utökningen, vara av ett visst värde för tillståndsmyndigheten. Myndigheten bör därför vara oförhindrad att kräva in även en sådan plan för att kunna konstatera att utökningen kan finansieras. Vidare kan ett intyg eller en verifikation över storleken av visst uppgivet kapital och hur detta har anskaffats vara av intresse.

Från länsstyrelsehåll har framhållits att det kan medföra svårigheter att tillämpa reglerna om ekonomiska krav, så till vida att de årsredovisningar och andra handlingar som prövningsmyndigheten har tillgång till ofta är för gamla och inte visar den aktuella situationen samt i övrigt kan vara svåra att tolka och bedöma. Regeringen vill i det avseendet betona att länsstyrelserna i tillsynsarbetet bör få kräva in de handlingar som verkligen behövs för tillsynen. Det är även viktigt att författningstexten utformas så att sökanden har alternativa möjligheter att visa sin ekonomiska förmåga. Hur länsstyrelsernas prövning av solvenskraven rent faktiskt bör gå till samt i vilken omfattning och på vilket sätt länsstyrelserna bör ställa krav avseende företeende av handlingar kan lämpligen överlämnas till Vägverket för att behandlas i föreskrifter och allmänna råd.

Revisorsintyg

Det sista ledet i den nu gällande författningstexten om kapitalkravet (5 b § sista stycket YTF) handlar om "bekräftelse eller försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut". Bestämmelsen har föranlett diskussioner om att, liksom i andra nordiska länder, införa bruket av ett intyg från en sökandes eller tillståndshavares revisor om sökandens ekonomiska status. Ett sådant intyg eller en förklaring från revisorns sida skulle innebära, att revisorn undersöker om sökanden har reella tillgångar eller medel för verksamheten. Å ena sidan kan hävdas att användningen av ett revisorsintyg eller revisorsförklaring medför att revisorn, som har tystnadsplikt beträffande klientens ekonomiska ställning, dras in i en bedömning som kan medföra en lojalitetskonflikt. Vidare kan hävdas att en revisorsförklaring innebär att tillstånds- eller tillsynsmyndigheten därmed skulle frånhända sig det egna ansvaret för bedömningen av en ansökan till någon annan än myndigheten. Å andra sidan kan hävdas att man med en revisors hjälp kan förväntas få en mera yrkesmässig bedömning av en rörelses verksamhet och resultat än vad prövningsmyndigheten av resursskäl kan åstadkomma. Beträffande de rörelser som drivs i aktiebolagsform kan även framhållas ABL:s regler till skydd för aktiekapitalet. För en revisor, som redan är väl förtrogen med ett bolags ekonomiska förhållanden, kan ett intyg ses som ett led i revisorns löpande arbete med företaget. Även beträffande den kostnads- mässiga aspekten för det enskilda företaget att få ett sådant revisorsintyg finns det en klar fördel i förhållande till den mera kostsamma bankgaran-

tin. Det är regeringens mening att fördelarna med ett intyg av revisor överväger. Flera remissinstanser har även uttalat sig för en sådan möjlighet. Det bör emellertid betonas att kravet på revisorsintyg är alternativt, dvs. det är endast ett av flera sätt för sökanden att visa rörelsens ekonomiska bärkraft. Stommen i den ekonomiska bedömningen måste vara beloppskraven, medan redovisningshandlingar, intyg eller försäkran från en bank eller en revisor utgör hjälpmedel vid tillståndsgivning och tillsynsarbete. Regeringen föreslår därför att det öppnas en möjlighet för prövningsmyndigheten att som bevis på ekonomiska resurser – förutom en bekräftelse eller försäkran av en bank eller liknande institut, dvs. en utfästelse om en framtida kredit – även få godta ett intyg från en godkänd eller auktoriserad revisor.

Särskilt om bankgaranti

Beträffande en sökandes möjligheter att på annat sätt än genom sedvanliga redovisningshandlingar styrka sin ekonomiska status gäller som nämnts för närvarande enligt 5 b § YTF, att tillståndsmyndigheten som bevis på ekonomiska resurser får godta en bekräftelse eller försäkran av en bank eller ett motsvarande kvalificerat institut, i form av en bankgaranti eller i annan liknande form. En bankgaranti utgörs av en borgensförbindelse, där banken går i borgen såsom för egen skuld. Garantin ställs ut till en förmånstagare, till vilken den utlovade betalningen sker för den händelse tillståndshavaren inte själv kan uppfylla sina ekonomiska förpliktelser. När det gäller kravet på ekonomiska resurser enligt 5 b § YTF kan noteras, att den "bankgaranti" som avses i författningstexten – i direkt översättning från EG-direktivet – dock i juridisk mening inte är någon borgen, eftersom den inte har någon förmånstagare och inte innehåller något direkt åtagande för banken. Konstruktionen skiljer sig också från viss annan lagstiftning där ekonomiska garantier förekommer. Enligt t.ex. resegarantilagen (1972:204) skall den som är arrangör eller återförsäljare av paketresa, innan han marknadsför en paketresa, ställa säkerhet hos Kammarkollegiet. Säkerheten skall bestå av en av bank eller försäkringsbolag utfärdad betalningsutfästelse, som fullgörs vid anfordran. Säkerheten får tas i anspråk för att betala tillbaka pengar som erlagts för en paketresa, som blir inställd eller av annan anledning inte blir av, eller för att betala uppehälle, återresa och eventuell ersättning till resenärer när reseföretaget inte förmår fullgöra sina åtaganden i samband med en resa som har påbörjats. En sådan garanti ställs således ut med Kammarkollegiet som förmånstagare och med åtagande för banken att till Kammarkollegiet betala garantibeloppet, som tas i anspråk för eventuell betalning till resenären. Ett annat exempel på en bankgaranti som ställs ut med en myndighet som förmånstagare för fullgörandet av visst betalningsansvar utgör naturvårdslagens (1964:822) krav på säkerhet vid täkttillstånd. Ett sådant tillstånd får enligt 18 § naturvårdslagen beviljas endast om sökanden har ställt säkerhet för de villkor som skall gälla för tillståndet, såsom återställande av naturen sedan täktverksamheten har avslutats.

När det i 5 b § YTF ställs krav på en bekräftelse eller en försäkran av en bank eller ett motsvarande kvalificerat institut, i form av en bankgaranti eller i annan liknande form, får lydelsen i stället förstås så, att det är fråga om att banken ger en ”garanti” för att vid behov bistå tillståndshavaren med det kapital som krävs för driften av verksamheten, om denne skulle komma i ekonomiskt trångmål. I realiteten innebär detta således att banken utfäster sig att, när behov uppstår, bevilja en kredit i någon form, vanligen såsom checkräkningskredit. Det är alltså inte fråga om att utfästa sig att till en viss förmånstagare ge ut vissa belopp, t.ex. att till staten betala in skatter och avgifter, eller att till en leverantör eller annan affärspartner svara för en viss uppkommen skuld.

Någon ändring i nu angivna innebörd av bankgarantisystemet på yrkestrafikområdet föreslås inte.

Författningsreglering och övergångsbestämmelser

De krav som i ekonomiskt hänseende ställs på den som ansöker om tillstånd till yrkesmässig trafik eller den som redan innehar ett sådant tillstånd är av avgörande betydelse för vederbörandes möjligheter att driva sin yrkesverksamhet. Föreskrifterna härom bör därför tas in i lagen, med bemyndigande för regeringen att meddela verkställighetsföreskrifter. Denna befogenhet bör regeringen få överlåta åt en förvaltningsmyndighet. I verkställighetsföreskrifterna bör närmare regleras hur prövningen skall ske, vilka handlingar som bör företas etc.

De höjningar av beloppen som här föreslagits bör även omfatta rörelser som är i drift enligt befintliga tillstånd. Konsekvenserna härav behandlas närmare i avsnitt 17.

7.4 Vandelskravet

Regeringens förslag: Reglerna för att uppfylla kravet på gott anseende preciseras i enlighet med gällande EG-bestämmelser.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsrätten i Göteborgs och Bohus län* delar utredningens uppfattning att vandelskravet skall avgöras efter en helhetsbedömning. *Branschsaneringsutredningen* anser bl.a. att det är sökanden som skall visa sin lämplighet på motsvarande sätt som gäller för serveringstillstånd enligt alkohollagen (1994:1738).

Skälen för regeringens förslag: I samband med en ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik eller när fråga om återkallelse av ett tillstånd aktualiseras bedöms sökandens respektive tillståndshavarens lämplighet. Därvid beaktas att sökanden/tillståndshavaren uppfyller kravet på gott anseende, vand. Prövningen omfattar således vederbörandes personliga lämplighet som tillståndshavare och om personen i fråga kan förväntas följa de regler som gäller för näringen. Bristande laglydnad i olika avseenden skall således påverka bedömningen. Särskilt kan nämnas brott

mot skattelagstiftningen, narkotikabrott, gäldenärsbrott och förmögenhetsbrott. När ansökan gäller tillstånd till persontransporter bör begångna våldsbrott av olika slag givetvis inverka negativt på bedömningen.

När den särskilda taxiförarlegitimationen infördes framhölls i motivuttalandena (prop. 1993/94:168) att brott mot skatte- och uppborrdslagstiftningen av naturliga skäl i första hand bör tillmätas vikt vid lämplighetsprövningen i samband med trafik tillstånd och – underförstått – inte beträffande sökande av förarlegitimation.

Det är av avgörande vikt att en tillståndshavare respekterar de bestämmelser som reglerar transportbranschen. Det är här fråga om yrkestrafikförfattningarnas bestämmelser, arbets- och vilotidsbestämmelser, hastighets- och belastningsbestämmelser eller andra bestämmelser som är väsentliga för säkerheten vid utövandet av transportverksamhet. Även trafikförseelser har i praxis ofta medfört att sökanden ansetts olämplig.

I fråga om överträdelser av bestämmelser angående trafiken och trafiksäkerheten är det att märka att innehållet i och omfattningen av själva författningstexten varierat över tiden. Syftet med och tolkningen av bestämmelserna har dock varit detsamma och någon ändring av synsättet har inte heller varit avsedd. Det är därför troligt att skillnaderna har sin grund i en strävan att skapa överskådliga och lättillämpade bestämmelser. I förarbetena till den nuvarande YTL (prop. 1987/88:78) framhölls också att 6 § första stycket i sak skall överensstämma med motsvarande regel i den tidigare bestämmelsen. Det förtjänar därför särskilt framhållas att all brottslighet som hänger samman med trafikregler och bestämmelser för att främja trafiksäkerheten liksom tidigare skall beaktas när en persons lämplighet i tillståndshänseende bedöms. Detta synsätt bör även råda vid vandelsprövningen inför en ansökan om den särskilda förarlegitimationen för taxi. Bestämmelser om trafiken och trafiksäkerheten hänger så intimt samman med verksamheten i ett trafikföretag – både tillståndshavarens och förarens yrkesutövning – att överträdelser av sådana bestämmelser utan tvekan skall vägas in i en bedömning av en persons lämplighet i dessa hänseenden. Med den utgångspunkten elimineras också risken för motstridiga bedömningar i fråga om en person som lämplighetsprövas för såväl tillstånd till taxitrafik som för taxiförarlegitimation.

Regeringen delar utredningens uppfattning att det inte är möjligt – eller ens önskvärt – att i författningstexten uttryckligen ange alla de brott eller den misskötsamhet som skall beaktas vid bedömningen av en sökandes eller tillståndshavares vandel. Utgångspunkten vid prövningen av sökandes eller tillståndshavarens lämplighet måste med nödvändighet vara en *helhetsbedömning* av vederbörandes vandel, där enstaka överträdelser av mindre allvarlig art inte bör inverka menligt, medan allvarliga eller upprepade förseelser bör medföra att den prövade inte anses lämplig.

Enligt artikel 3.2 i rådets direktiv 96/26/EG skall emellertid kravet på gott anseende inte anses uppfyllt eller inte längre uppfyllt vid vissa särskilt angivna förhållanden (se ovan avsnitt 6 s. 47 f.).

Mot bakgrund härav anser regeringen att vandelskravet i yrkestrafiklagen bör formuleras enligt EG-reglerna om gott anseende, vilka i sak nu återspeglas i reglerna om återkallelse av trafik tillstånd i 11 a § YTF. Vikten av vandelsprövningen som ett krav för erhållandet av trafik till-

stånd medför att de närmare reglerna om gott anseende bör tas in i lagen, liksom nuvarande bestämmelser för återkallelse av tillstånd.

I fråga om misstanke om ett begånget brott skall utgöra grund för avslag på en ansökan om tillstånd respektive ingripande mot ett trafikstillstånd eller en taxiförarlegitimation skiljer sig situationen vid en ansökan ofta från den vid en ifrågasatt återkallelse av ett befintligt tillstånd eller legitimation. Det förekommer vidare i praxis vid bedömningen av andra slag av tillstånd att skillnad görs mellan ansökningsärenden och återkallelseärenden. Prövningsmyndigheten bör därför, när misstanke finns om att ett brott begåtts, kunna åberopa detta förhållande som grund för att avslå en ansökan, medan det som regel bör krävas ett lagakraftvunnet avgörande i skuldfrågan innan en slutlig återkallelse av ett tillstånd eller en legitimation kan ske.

7.5 Villkor för tillstånd

Regeringens förslag: Villkor för trafikstillstånd skall vid särskilda skäl få meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden. Beslut om villkor skall kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Åsidosättande av villkor skall kunna utgöra grund för återkallelse av tillståndet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* understryker vikten av att nödvändiga rättssäkerhetsgarantier för meddelande av villkor ställs upp och att myndigheterna hanterar frågan med varsamhet. *Vägverket* anser att lagtexten bör återspegla att villkor endast får meddelas när länsstyrelsen företagit en omprövning av tillståndet men inte funnit tillräckliga skäl för återkallelse eller varning.

Skälen för regeringens förslag: Varje trafikslag har sina särskilda förhållanden och problem som motiverar att specifika ramar kan behöva sättas upp för att verksamheten skall fungera på ett tillfredsställande sätt. Förutom de allmänna regler som gäller för innehavare av trafikstillstånd kan det därför i vissa enskilda fall vara befogat att meddela villkor under vilka verksamheten får bedrivas. En allmän erfarenhet är dock att man i första hand bör lösa uppkomna problem med generellt verkande föreskrifter. I detta sammanhang förtjänar det att påpekas skillnaden mellan vad som här avses med föreskrifter respektive villkor. Föreskrifter är alltid av generellt slag och skall användas när förhållandena allmänt skall regleras inom ett visst område. Villkor skall däremot bedömas mot bakgrund av förhållandena i varje enskilt fall, t.ex. för varje trafikstillstånd.

Även om föreskrifter således i första hand bör tillgripas kan föreskrifterna dock behöva kompletteras i enskilda fall. Med denna utgångspunkt bör det också övervägas att villkor kan behöva meddelas även i fråga om redan befintliga tillstånd.

Villkoren behöver inte förändra innehållet i själva tillståndet utan kan ta sikte på tillsynen av verksamheten. Exempelvis kan det ibland finnas

fog för att ålägga tillståndshavaren att med vissa intervaller redovisa sina ekonomiska förhållanden. En sådan redovisningsskyldighet skulle, efter prövning i det enskilda fallet, kunna åläggas i form av ett villkor knutet till tillståndet.

Det kan noteras att det i annan tillståndslagstiftning finns exempel på möjlighet att meddela villkor även under tillståndstiden, se t.ex. 7 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) samt 7 kap. 1 och 5 §§ alkohollagen (1994:1738). Även i körkortslagstiftningen ges möjlighet att meddela villkor efter det att körkortstillstånd har meddelats, se 44 § körkortslagen (1977:477), KKL, och 34 § körkortsförordningen (1977:722), KKF.

I avsnitt 10.2 föreslår regeringen att länsstyrelserna skall bemyndigas att meddela föreskrifter om prisinformation, utmärkning av taxifordon och om den lokalkännedom som förare skall ha. Denna rätt för länsstyrelserna att meddela regionala/lokala föreskrifter skall således gälla generellt för taxitrafiken inom länet och kan förväntas minska men inte eliminera behovet av villkor för tillstånd till taxitrafik. För den s.k. hyrverkstrafiken har t.ex. brukat föreskrivas att beställningar endast får ske från egna beställningskontor och att det inte får finnas utrustning på bilarna som visar att de är lediga för uppdrag (se närmare om hyrverk i avsnitt 10.2).

Mot bakgrund av det anförda föreslår regeringen att villkor skall kunna meddelas såväl i samband med tillståndsgivningen som senare under tillståndstiden.

Nödvändiga rättssäkerhetsgarantier för meddelande av villkor måste naturligtvis ställas upp. I det enskilda fallet måste det finnas särskilda skäl att meddela villkor. Häri ligger främst att det skall finnas ett klart dokumenterat behov av villkoret i fråga. Det bör i bedömningen också vägas in de olägenheter och de kostnader som tillståndshavaren åsamkas. Konkurrensförhållandena gentemot andra trafikutövare kan exempelvis ändras. Helhetsbilden bör därför vara utslagsgivande för om det är befogat och skäligt att villkor meddelas. Detta gäller när villkor meddelas i samband med tillstånd, men i än större utsträckning när villkor meddelas på ett senare stadium.

De situationer som nu åsyftas gäller tillstånd till all slags trafik.

Beträffande villkor för linjetrafik för att motverka skada för huvudmannatrafiken skulle en länsstyrelses rätt att föreskriva sådana villkor för redan beviljade tillstånd kunna medföra alltför stora ingrepp i tillståndshavarens verksamhet. En viss begränsning i rätten att meddela villkor bör därför även fortsättningsvis gälla. När tio år har förflutit efter det att ett tillstånd till linjetrafik har meddelats och därefter vart tionde år bör dock tillståndets fortsatta giltighet kunna prövas på nytt under förutsättning att en trafikhuvudman eller ett järnvägsföretag, om de berörs av trafiken, begär det. En sådan begäran bör få ges in till prövningsmyndigheten tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Mot bakgrund av den särskilda reglering som gäller beträffande linjetrafik, bör villkor motsvarande dem som nu gäller enligt 9 § första stycket YTL kunna meddelas endast i samband med att tillståndet ges och därefter samtidigt med att tillståndet omprövas.

Beslut om villkor bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt motsvarande regler som gäller för själva tillståndet.

Om ett villkor på ett väsentligt sätt har åsidosatts bör detta förhållande kunna utgöra grund för återkallelse av tillståndet. Prop. 1997/98:63

7.6 Tidsbegränsade tillstånd

Regeringens bedömning: Någon begränsning av giltighetstiden för trafiktillstånden enligt YTL bör inte införas.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att samordnings- och tillsynsskäl talar för att de svenska trafiktillstånden bör tidsbegränsas i enlighet med EG:s regelverk och att i allt fall en tidsbegränsning bör införas för tillstånd till taxitrafik.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen har enligt direktiven haft att överväga om ett svenskt trafiktillstånds giltighetstid skall vara begränsad såsom de internationella yrkestrafiktillstånd som meddelas enligt EG:s bestämmelser. Regeringen delar utredningens uppfattning att generellt tidsbegränsade tillstånd enligt YTL skulle ta onödiga resurser i anspråk och minska utrymmet för tillsyn av de tillståndshavare där anledning till kontroll är påkallad. En generell tidsbegränsning av tillstånden medför även onödig byråkrati.

Den löpande tillsynen från länsstyrelsens sida bör dessutom vara så omfattande och regelbunden att den redan därigenom fyller samma funktion som en tidsbegränsning. Till detta kommer den ovan (avsnitt 7.5) föreslagna möjligheten att – när tillstånd meddelas eller senare – förena tillståndet med nödvändiga villkor. Ett tillstånd kan även tidsbegränsas då det föreligger särskilda skäl, t.ex. då de ekonomiska förhållandena kräver det.

De internationella tillstånd som regleras i EG-bestämmelserna förutsätter i princip att sökanden innehar ett nationellt tillstånd. EG-tillstånden kan därmed sägas vara accessoriska. Någon lämplighetsprövning sker inte vid utfärdandet av ett EG-tillstånd. Mot den bakgrunden ter det sig naturligt att de inhemska tillstånden gäller tills vidare och bygger på att varje land utövar tillsyn och genomför en lämplighetsprövning över tiden. Regeringen delar därför utredningens ståndpunkt att någon begränsning av giltighetstiden för trafiktillstånd enligt YTL inte bör göras.

7.7 Återkallelse av tillstånd

Regeringens förslag: Reglerna om återkallelse av trafiktillstånd ges i lag.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: De krav som ställs på en sökande är i stort sett desamma vid prövningen av en ansökan som i en tillsynssituation, även om tillståndsmyndigheterna vanligen ställer något högre krav i fråga om en ny sökande än beträffande den som redan har ett tillstånd.

När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas för en fysisk person är det den personen som diskvalificeras. När tillståndshavaren är en juridisk person är det inte lika självklart vem som drabbas av åtgärden, dvs. den juridiska personen i sig eller den eller de fysiska personer som företräder denne. De personer vilkas lämplighet prövas av tillståndsmyndigheten anges emellertid i lagen. Följden av en återkallelse bör därför vara bl.a. att en person som diskvalificerats såsom företrädare för ett bolag även bör underkännas som företrädare för en annan juridisk person, där han har ett motsvarande inflytande. Av direktiv 96/26/EG följer vidare att myndigheterna i förekommande fall skall föreskriva en tillräcklig tidsfrist för utseende av en ersättare (artikel 6.2). Regeln har sin motsvarighet i nuvarande 11 b § YTF.

De närmare grunderna för återkallelse i YTF (11 a §) har utformats till följd av Sveriges medlemskap i EU. I likhet med vad som ovan anförts angående vandelskravet bör återkallelsereglerna formuleras enligt motsvarande EG-regler (se avsnitt 7.4).

Reglerna om återkallelse är så avgörande för den enskildes framtida yrkesverksamhet och försörjningsmöjligheter att bestämmelserna bör föras över till lagen.

7.8 Varning

Regeringens förslag: Ett beslut om varning får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Enligt *Kammarrätten i Sundsvall* kan ett mer enhetligt varningssystem erhållas om rekvisiten för varning ändras så att varning kan meddelas i stället för återkallelse om särskilda skäl föreligger, såsom är fallet enligt bl.a. körkortslagen och alkohollagen. *Länsrätten i Stockholms län* anser att de följer som ett beslut om varning medför inte omfattas av ett tillräckligt rättsskyddsbehov för att varningsbeslutet skall kunna överklagas.

Skälen för regeringens förslag: Om missförhållandena i en trafikrörelse inte är av allvarlig art, kan i stället för återkallelse varning meddelas (15 § andra stycket gällande YTL). Beslut om varning får dock inte överklagas. Meddelandet av en varning är en sådan uppgift om tillståndshavaren som förs in i det av Vägverket förda yrkestrafikregistret. I förarbetena till den nu gällande YTL anförde Lagrådet beträffande varningsinstitutet (prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken bilaga 5 s. 102) att den myndighet som prövar frågor om varning borde ges större frihet och att det bl.a. fick anses angeläget att en sådan åtgärd kan vidtas på ett tidigt stadium, innan de uppkomna missförhållandena har hunnit bli så allvarliga att tillståndet bör återkallas.

Regeringen anser att den gällande ordningen där ingripandet sker så tidigt som möjligt har stora fördelar och bör bestå. En ordning där varning kan meddelas i stället för återkallelse om särskilda skäl föreligger, riskerar dessutom att komma i konflikt med gällande EG-regler.

Varningsinstitutet förekommer i ett flertal moderna tillsynslagar såsom KKL, alkohollagen (1994:1738) och fastighetsmäklarlagen (1995:400). Varningar som meddelas i dessa sammanhang får överklagas. Något bärande skäl för att bedöma en varning enligt YTL annorlunda är svårt att finna. Rättssäkerhetsskäl talar fastmer för att ett myndighetsbeslut om varning enligt YTL bör få överklagas. När en helhetsbedömning av en tillståndshavare görs kan t.ex. en tidigare varning vara den avgörande faktor som medför en återkallelse av tillståndet. Regeringen föreslår därför att beslut om varning skall få överklagas. Den nödvändiga begränsningen i prövningsmöjligheterna finns i bestämmelserna om prövningstillstånd.

7.9 Hinder för ny ansökan efter återkallelse eller avslag på ansökan

Regeringens förslag och bedömning: En ny bestämmelse införs som medför att tillsynsmyndigheterna – vid avslag på ansökan om trafik-tillstånd på grund av brister i vandelskravet – skall bestämma en tid under vilken den prövade skall anses fortsatt olämplig att driva yrkesmässig trafik. Den motsvarande regeln vid återkallelse bör behållas i nuvarande form. Reglerna ges i lag.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att regeln om s.k. spärrtid vid återkallelse bör tas bort.

Remissinstanserna: Av de remissinstanser som yttrat sig har *Länsrätten i Stockholms län* och *Länsrätten i Kopparbergs län* tillstyrkt förslaget. *Kammarrätten i Sundsvall* ställer sig däremot tveksam till förslaget och *Svenska Taxiförbundet* har avstyrkt utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I samband med en återkallelse på grund av brister i vandelskravet anges den tidsrymd på lägst tre år och högst fem år under vilken vederbörande person eller bolag skall anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik (11 a § YTF). Någon motsvarande bestämmelse vid ett avslag på en ansökan om trafik-tillstånd finns däremot inte.

Utredningen anser att denna s.k. spärrtidsregel skall utmönstras. Som skäl anförs bl.a. att ett behov av spärrtidsregler inte tidigare uttalats, trots en mångårig lagstiftning på området. Vidare pekas på att det i annan tillståndslagstiftning saknas bestämmelser om en särskild karenstid, samtidigt som övriga nordiska länders regelverk saknar enhetliga spärrtidsbestämmelser. Det konstateras även att EG-reglerna inte kräver att sådana bestämmelser skall finnas. Enligt utredningen skulle dessutom en bestämmelse om spärrtid behöva kompletteras med en regel om att tillståndsmyndigheten efter ansökan i vissa fall får häva återkallelsen eller sätta ned spärrtiden om nya omständigheter har inträffat eller blivit

kända, vilket ytterligare skulle komplicera spärrtidsinstitutet. Utredningen menar i stället att den fasta praxis som utbildats med utgångspunkt i uttalanden i förarbetena till återkallelsebestämmelsen (prop. 1987/88:78 s. 42) alltså bör gälla och ligga till grund för länsstyrelsernas bedömning. Därtill anför utredningen att av tillståndsmyndigheten väl motiverade beslut bör kunna tjäna som information till den enskilde sökanden eller tillståndshavaren i fråga om den tidsrymd som bör förflyta innan tillstånd – om inte nya omständigheter inträffar av betydelse för bedömningen – åter skulle kunna beviljas.

Såsom utredningen anför skall prövningsmyndigheten, efter det att en ansökan avslagits eller ett givet tillstånd återkallats, vid en ansökan om nytt tillstånd företa en förnyad prövning i hela dess vidd. Vid den nya prövningen tas hänsyn till alla mellankommande händelser som kan ha förändrat sökandens förutsättningar som yrkesutövare, varför det ibland kan uppkomma situationer där det kan te sig stötande att den som klarar en sådan prövning skall diskvalificeras som yrkesutövare på grund av en under andra förhållanden utmätt olämplighetstid. Det finns även situationer där en sökande inte heller efter en maximalt utdömd olämplighetstid kan anses lämplig. Det kan t.ex. gälla vid grov ekonomisk brottslighet, då näringsförbud på upp till tio år beslutats. Den utmätta tidsrymden underlättar emellertid för den enskilde att veta när en ny ansökan tidigast kan beviljas, så att han bättre kan planera sin framtida yrkesverksamhet. Vidare torde ärendebelastningen hos prövningsmyndigheterna komma att minska

Det är i och för sig riktigt att EG-reglerna inte ställer något uttryckligt krav på spärrtid. Enligt rådets direktiv 96/26/EG skall dock medlemsstaterna säkerställa nationella regler för att kravet på gott anseende fortsatt skall anses som icke uppfyllt tills återupprättande ägt rum eller annan åtgärd med likvärdig effekt vidtagits (artikel 3.2). Ett utmönstrande av regeln om olämplighetstid torde således kräva ett annat regelsystem.

Mot bakgrund av det här anförda är det regeringens uppfattning att regeln med bestämmande av tid under vilken sökanden fortsatt skall anses olämplig bör bestå.

Av samma skäl som nu anförts bör en motsvarande bestämmelse införas vid avslag på ansökan om trafik tillstånd på grund av bristande vandel. Vid en ansökan kan det dock vara svårare att bedöma hur lång tid som kvarstår innan en ny ansökan bör komma i fråga, eftersom orsaken till olämpligheten kan ligga olika långt tillbaka i tiden. Den kortaste tiden som den prövade skall anses olämplig bör därför i denna situation kunna bestämmas till en kortare period än vid en återkallelse.

Den av prövningsmyndigheten utmätta tiden bör emellertid inte benämnas som spärrtid för att undvika förväxling med körkortens regler. I körkortssammanhang innebär nämligen spärrtidens utgång ofta att tillståndet återställs. Den här beskrivna olämplighetstiden är emellertid en ren karenstid innan en ny prövning kan ske.

Regeringens förslag: Ett beslut om återkallelse av trafiktillstånd skall gälla omedelbart efter det att beslutet delgetts trafikutövaren om inte annat förordnas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av remissinstanserna.

Skälen för regeringens förslag: Enligt huvudregeln i 18 § YTF gäller ett beslut enligt YTL och YTF omedelbart. Ett beslut om återkallelse av trafiktillstånd gäller dock inte förrän beslutet har vunnit laga kraft, om det inte föreligger särskilda skäl att bestämma annat. Ett beslut om återkallelse av en taxiförarlegitimation gäller således enligt den nuvarande lydelsen omedelbart, vilket överensstämmer med regleringen beträffande körkortsåterkallelser (45 § andra stycket KKL).

I regeringens prop. 1988/89:26 om instansordningen enligt yrkes- trafiklagstiftningen, m.m. diskuterades frågan huruvida den vars tillstånd återkallats bör få rimlig tid på sig att avveckla sin rörelse. Departementschefen uttalade då som sin mening att befogenheten att återkalla ett tillstånd får anses innefatta även rätten att bestämma när tillståndet skall upphöra att gälla.

Beträffande annan tillståndslagstiftning kan noteras, att beslut enligt alkohollagen (1994:1738) gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet (9 kap. 1 §). Även Fastighetsmäklarnämndens beslut att återkalla registreringen för en fastighetsmäklare gäller omedelbart, dock utan möjlighet för nämnden att förordna annat (8 § andra stycket fastighetsmäklarlagen (1995:400). Vidare skall enligt 10 kap. 2 § vapenlagen (1996:67) en polismyndighets eller en domstols beslut gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Redan i den av riksdagen antagna prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (bet. 1993/94:TU29, rskr. 1993/94:310) uttalade regeringen, att ett beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd bör gälla omedelbart, men att återkallelsen vid särskilda skäl bör gälla först när beslutet därom vunnit laga kraft. Skälen till regeringens bedömning redovisas på s. 34.

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

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

återkallelse av trafiktillstånd är skattebrott, bokföringsbrott, uppbördsbrott samt brott mot den enskilda passageraren.

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

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

Regeringen gör samma bedömning av situationen inom yrkestrafiken i dag som i prop. 1993/94:168.

Mot bakgrund härav bör således beslut om återkallelse enligt YTL gälla omedelbart från det den beslutet rör har fått del av det eller vid den senare tidpunkt som länsstyrelsen finner skäl att bestämma.

7.11 Behörig myndighet för frågor om tillstånd

Regeringens förslag: Alla frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik – utom frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län – skall prövas av länsstyrelsen i det län där den sökande är folkbokförd respektive länsstyrelsen i det län där den juridiska personens ledning finns.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser har tillstyrkt förslaget. *Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor* anser att länsstyrelserna bör få möjlighet att notera varje tillsynsåtgärd i yrkestrafikregistret för att underlätta hanteringen med handlingar från andra länsstyrelser. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att all tillståndsprovning för yrkesmässig busstrafik bör hanteras av Vägverket. *Svenska Taxiförbundet* anser att provning av sökande som inte är folkbokförda i Sverige eller – om sökanden är en juridisk person – där företagets ledning finns utanför Sverige bör göras av Länsstyrelsen i Skåne län.

Skälen för regeringens förslag: Vad gäller den principiella frågan om var tillståndsgivningen inom den yrkesmässiga trafiken skall ligga har riksdagen antagit regeringens förslag i prop. 1994/95:126 (bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) att länsstyrelserna även fortsättningsvis huvudsakligen skall vara tillståndsmyndighet. Samma ståndpunkt intogs beträffande länsstyrelsens uppgift som regional körkortshandling. Beträffande körkortshandlingen antog riksdagen i samband därmed även förslaget att frågor om återkallelse av körkort skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd i stället för av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet.

Enligt den gällande ordningen följer handläggningen av ansökan respektive frågan om återkallelse olika regler i forumhänseende. När det gäller en ansökan om trafik tillstånd är länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd behörig myndighet liksom länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns prövar ansökan när sökanden är en juridisk person. Frågor om återkallelse av trafik tillstånd eller om varning prövas däremot av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Det finns fördelar med att låta den myndighet som en gång utfärdat tillståndet också pröva frågan om återkallelse. Vissa farhågor kan resas över de hanteringsmässiga svårigheterna som kan uppstå vid en överflyttning av ärenden i samband med att tillståndshavaren flyttar och därför blir folkbokförd i ett annat län eller företagets ledning flyttas. Det kan exempelvis finnas en risk att ärenden hamnar mellan olika myndigheter så att varken den ena eller andra myndigheten ansvarar för tillsynen. Ett system med överflyttat ansvar kan även medföra olägenheter i statistikhänseende m.m. Dessa olägenheter bör dock inte överdrivas utan praktiska frågor av den karaktären får lösas genom samordningsinsatser mellan länsstyrelserna och verkställighetsföreskrifter från Vägverkets sida.

Kännedom om lokala förhållanden och kontakter med andra myndigheter etc. inom regionen kan underlätta tillsynsarbetet och talar därför för förslaget. Eftersom även överensstämmelse med bl.a. regelverket beträffande körkort uppnås föreligger övervägande skäl för att reglerna om behörig myndighet för samtliga frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik – såväl ansökan som återkallelse eller varning – skall följa motsvarande bestämmelser som beträffande körkort. Frågor om trafik tillstånd – inklusive frågor om återkallelse eller varning – skall således prövas, om sökanden är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där vederbörande är folkbokförd samt om sökanden är en juridisk person, häri inräknat staten eller en kommun eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

I avsnitt 10.1 föreslås även en motsvarande ordning beträffande frågor om särskild förarlegitimation för taxi.

Vägverket bör dock, liksom hittills, pröva frågor om tillstånd till sådan linjetrafik som berör flera län.

Tillståndsmyndighet för en sökande som inte är folkbokförd i Sverige eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns utanför Sverige, är enligt nuvarande bestämmelser Länsstyrelsen i Stockholms län. Det finns inte heller skäl att ändra den regeln.

För frågor om behöriga myndigheter för den internationella trafiken, se vidare avsnitt 11 och beträffande tillsynsfrågor avsnitt 14.

Regeringens förslag: Särreglerna för stats, kommuns och landstings rätt att utöva yrkesmässig trafik tas bort. De offentliga subjekten skall således omfattas av yrkestrafikförfattningarnas alla bestämmelser om prövning i olika avseenden. Tillsynsmyndigheterna skall ges en uttrycklig uppgift att verka för lika konkurrensvilkor inom yrkestrafiken.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser delar i och för sig uppfattningen att offentliga organ skall få utöva yrkesmässig trafik på samma villkor som privata rättssubjekt om verksamheten även från konkurrenssynpunkt bedrivs under samma förutsättningar. *Konkurrensverket m.fl.* anser emellertid att det under nuvarande förhållanden inte föreligger lika villkor mellan offentliga och privata subjekt till följd av att den offentliga näringsverksamheten är finansierad med skattemedel och ofta subventionerad. *Konkurrensverket* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* delar uppfattningen att tillsynsmyndigheternas uppgift att verka för lika konkurrensvillkor inom yrkestrafiken bör komma till uttryck i lagstiftningen och att offentliga subjekt bör omfattas av yrkestrafikförfattningarnas bestämmelser om prövning i olika avseenden. Enligt *Konkurrensverket* skall offentliga huvudmän inte bedriva näringsverksamhet på marknader med fungerande konkurrens utan i stället utveckla sin kompetens som upphandlare och utnyttja konkurrensen på marknaden. Liknande åsikter framförs av *Länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Jämtlands län*, *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Svenska Åkeriförbundet* och *Åkeriägarnas centralförbund*. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att det måste införas formella krav inom yrkestrafiklagstiftningen dels för att kunna särskilja konkurrensutsatt och skyddad verksamhet hos de offentliga organen, dels för att säkerställa tillsynen och förhindra eventuell underprissättning. *Svenska Transportarbetareförbundet* anser att utredningens förslag inte säkerställer att en rättvis konkurrens tillförsäkras.

Skälen för regeringens förslag: Utredningens uppdrag innebar att den skulle överväga vilken reglering som bör gälla för offentliga organ i yrkestrafiksammanhang, t.ex. när myndigheter erbjuder transporttjänster till andra förvaltningar och på den öppna marknaden inom de verksamheter där de offentliga subjekten har överkapacitet. Den avgörande frågan var om offentliga och privata subjekt skulle likställas i yrkestrafiksammanhang eller om de offentliga organens verksamhet borde begränsas till de egna behoven.

Flera remissinstanser har uttalat kritiska synpunkter som närmast avser frågan om den kommunala näringsverksamhetens berättigande över huvud taget. Detta är dock en fråga som får behandlas i andra sammanhang. Den statliga och kommunala näringsverksamheten inom transportsektorn är sedan lång tid en realitet och de frågor som här aktualiseras är om de offentliga subjekten över huvud taget skall omfattas av YTL:s regler om prövning m.m.

Regeringen delar utredningens bedömning att det finns flera skäl till att från konkurrenssynpunkt ställa särskilda krav på offentliga aktörer inom yrkestrafiksektorn. Det främsta skälet är de oftast helt skilda förutsättningar som gäller för offentliga respektive privata företag att finansiera sin verksamhet och att erhålla riskkapital. Medan privata företag får satsa eget kapital finansieras offentlig verksamhet ytterst med skattemedel. Vidare kan det knytas en kommunal borgen till kommunal verksamhet.

Såsom flera remissinstanser påpekat har i olika sammanhang framhållits att konkurrensutsatt verksamhet bör ha en egen kostnadsredovisning och vara organisatoriskt åtskild från övrig verksamhet inklusive myndighetsutövning. Därigenom kan eventuella subventioner upptäckas och förhindras.

Det är även utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv av intresse att det finns sunda spelregler som ger klara och långsiktiga förutsättningar för denna typ av konkurrens.

Regeringen gjorde i prop. 1995/96:167 Kommunal uppdragsverksamhet avseende kollektivtrafik, m.m. den bedömningen att kollektivtrafiken i dag agerar på en konkurrensmarknad och att de största aktörerna blir allt större. Det konstaterades att det fanns en uppenbar risk för att de kommunala trafikföretagen antingen köps upp eller tvingas samarbeta med varandra i större bolag för att på så sätt öka möjligheterna att stanna kvar på marknaden. De kommunala företagens möjligheter att agera har ändrats i och med ikraftträdandet av lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Den höga graden av skattefinansiering av kollektivtrafiken var också ett skäl som talade för att de kommunala bolagen skulle ges ökade möjligheter att utvecklas till effektiva och konkurrenskraftiga aktörer under samma villkor som privata aktörer genom att bedriva uppdragsverksamhet gentemot andra kommuner och landsting. Regeringen fann därför att de kommunala trafikbolagen borde tillåtas delta i upphandlingar som anordnas av andra kommuner och landsting.

För att få bedriva uppdragsverksamhet i en annan kommun eller ett annat landsting uppställdes i propositionen ett antal villkor i syfte att ge de kommunala och privata aktörerna lika konkurrensvillkor. Bland de villkor som uppställts är t.ex. att uppdragsverksamheten skall bedrivas på affärsmässiga grunder. Med det avses att självkostnadsprincipen inte gäller för bolaget. Vidare skall verksamheten kostnadskalkyleras och uppdragsverksamheten särredovisas i bolagets räkenskaper. Borgens- och övriga ansvarsförbindelser som kommunen eller landstinget ingått för bolaget skall redovisas. Vidare föreligger förbud för kommuner och landsting att stödja uppdragsverksamheten på ett sådant sätt att konkurrensen hämmas eller i övrigt tillämpa annat konkurrensbegränsande förfarande. Verksamheten regleras i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Såsom utredningen funnit bör regleringen för myndigheter i yrkestrafiksammanhang vara densamma som för andra subjekt inom näringen. Med andra ord bör offentliga och privata rättssubjekt likställas om de skall ha rätt att utöva yrkesmässig trafik. En grundläggande förutsättning härför är att verksamheten kan bedrivas på villkor som även från konkur-

renssynpunkt är lika. Härav följer bl.a. att även ett offentligt subjekt bör omfattas av YTL:s regler om prövning i olika avseenden. För den som har trafik tillstånd bör det således alltid finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafiken; trafikansvariga (nuvarande 5 § YTL). För närvarande saknas det regler om trafikansvarig hos staten, kommun eller landsting. Enligt regeringens förslag i avsnitt 7.1 skall emellertid även för ett offentligt subjekt finnas en eller flera trafikansvariga.

De ytterligare problem som kan hänga samman med de offentliga aktörerna på transportmarknaden – t.ex. utifrån konkurrensaspekter – får lösas genom reglering enligt kommunallagen, konkurrenslagen, lagen om offentlig upphandling och annan lagstiftning, främst näringsrättslig sådan.

Ansvar för övervakningen av regelefterlevnaden ur en konkurrensaspekt åligger givetvis främst den centrala myndigheten på konkurrensområdet – Konkurrensverket – men även på övriga berörda myndigheter. Regeringen har t.ex. i prop. 1995/96:131 Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportssystemet m.m. uttalat att Vägverket skall verka för en trafiksäker, miljövänlig och effektiv yrkestrafik som bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan olika trafikutövare. Denna Vägverkets – liksom övriga prövningsmyndigheters – roll bör komma till uttryck i yrkestrafiklagstiftningen, se förslaget till 5 kap. 15 § YTL.

Regeringen förordar däremot inte att man inom ramen för yrkestrafiklagstiftningen särreglerar offentliga organs verksamhet på yrkestrafikområdet.

9 Linjetrafik

Regeringens förslag: Länsgränsöverskridande linjetrafik skall alltid kräva tillstånd. Bestämmelserna om trafik huvudmannens rätt att utan särskilt tillstånd driva linjetrafik inom länet och definitionen av trafik huvudman flyttas från lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, LRL, till yrkestrafiklagen. Övriga bestämmelser i LRL upphävs. Som en konsekvens härav upphävs även lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Utredningen föreslår dessutom att den skadlighetsprövning som sker i samband med prövningen av ansökningar om linjetrafiktillstånd skall upphävas såvitt avser skyddet för trafik huvudmännens vägtrafik.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket, Länsstyrelsen i Jämtlands län* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker utredningsförslaget om avskaffande av skadlighetsprövningen såvitt gäller trafik huvudmännen. *Konkurrensverket* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser dessutom att även skadlighetsprövning gentemot järnvägstrafiken skall avskaffas. *Svenska lokaltrafikföreningen* anser att avskaffandet av skadlighetsprövningen gentemot trafik huvudmännen behöver utredas ytterligare och att en sådan utredning också måste innefatta järnvägs-

trafiken. *Svenska kommunförbundet* och *Svenska lokaltrafikföreningen* anser att den omfattande arbetspendlingen över länsgränserna gör att dessa administrativa gränser inte får utgöra hinder för utvecklingen av en bra regional trafik. Enligt dessa remissinstanser bör trafikhuvudmännen därför utan trafik tillstånd få trafikera över närmaste länsgräns eller länsgränser. För linjer med kopplade trafikeringsrätter över flera länsgränser menar dock remissinstanserna att det bör krävas trafik tillstånd. *Landstingsförbundet* anser det angeläget att bestämmelserna utformas så att de underlättar samarbetet mellan trafikhuvudmännen i olika län. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Buss- och taxivärderingsnämnden* tillstyrker förslaget som innebär avveckling av Buss- och taxivärderingsnämnden. Nämnden anser inte heller att det krävs några övergångsbestämmelser för en sådan avveckling.

Skälen för regeringens förslag:

Tillstånd för länsöverskridande trafik

Frågan om trafikhuvudmännens rätt att utföra länsöverskridande trafik har behandlats vid flera tillfällen. I prop. 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg uppmärksammades bl.a. riskerna med att trafikhuvudmännen genom att sinsemellan knyta samman sina trafikeringsrätter kan etablera långväga busslinjetrafik utan att några trafikpolitiska avvägningar kan göras (s. 33). Det uttalades därför att bestämmelsen om trafikeringsrätt för trafikhuvudmannen innebär att linjetrafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen krävs för all trafik som till någon del passerar en länsgräns (s. 56).

Riksdagen framförde inte någon annan uppfattning (bet. 1984/85:TU30, rskr. 1984/85:383).

Frågan om de kopplade trafikeringsrätterna har även efter 1985 års lagstiftning aktualiserats vid olika tillfällen. I prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken uttalade departementschefen att trafikhuvudmännen i princip inte bör bedriva långväga busstrafik (s. 26). Bland annat pekades på invändningar mot långväga busstrafik i huvudmannaregi från konkurrens- och kommunalrättslig synpunkt.

Det bör påpekas att med trafikhuvudman numera entydigt menas det organ – oftast ett aktiebolag – som handhar de länstrafikansvarigas uppgifter (prop. 1996/97:115 s. 38 och s. 42, bet. 1997/98:TU3, rskr. 1997/98:10)

Den gällande lagstiftningen tillåter således inte att trafikhuvudmännen bedriver länsgränsöverskridande trafik med stöd enbart av kopplade trafikeringsrätter. Lagtexten bör dock förtydligas så att detta klarare framgår.

Regeringen delar vidare utredningens uppfattning att det inte tillkommit några omständigheter som motiverar att man nu ändrar det gällande kravet på att trafikhuvudmännen skall ha tillstånd, om de önskar utföra länsgränsöverskridande trafik. Det finns dock inte något skäl för att förbjuda trafikhuvudmännen att med stöd av gängse tillstånd utöva sådan

trafik, så länge som den bedrivs på konkurrensneutral grund. Någon särskild prövning av trafikhuvudmännens rätt att utföra trafik över länsgränserna utöver den prövning som ingår i trafiktillståndsprövningen behövs inte.

Skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmannatrafiken

Utredningen har föreslagit att skadlighetsprövningen till förmån för linjetrafiken på väg upphävs (se betänkandet s. 263 f.). Även Kommunikationskommittén har i sitt slutbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1997:35) föreslagit bl.a att den långväga busstrafiken på sikt avregleras helt. Vidare har Konkurrensverket i sin rapport Långväga buss – förutsättningar för konkurrens (Konkurrensverkets rapportserie 1996:2) gjort bedömningen att skadlighetsprövningen bör slopas. I detta sammanhang kan även nämnas Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) rapport Utvärdering av en ändrad reglering beträffande prövning av tillstånd till linjetrafik, som överlämnades till regeringen i april 1996.

Mot bakgrund av bl.a. Kommunikationskommitténs förslag och slutsatser gav regeringen i maj 1997 SIKA i uppdrag att utreda effekterna av en avreglering av den långväga busstrafiken. Uppdraget redovisades till regeringen den 1 oktober 1997.

Eftersom frågan är under beredning lägger regeringen inte nu fram något förslag. Det är emellertid regeringens avsikt att återkomma i frågan i den trafikpolitiska proposition som skall föreläggas riksdagen under våren 1998.

Särskilt om lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Den 1 juli 1989 fick trafikhuvudmännen rätt att inom det egna länet bedriva linjetrafik utan linjetrafiktillstånd (1 § LRL). I 2 § LRL föreskrivs att Vägverket, om det finns särskilda skäl, får besluta att en trafikhuvudman utan tillstånd får driva linjetrafik även på bestämda linjer som sträcker sig från det län där huvudmannaskapet gäller in i ett angränsande län. Aktuella förarbeten till paragrafen finns i prop. 1987/88:78 och bet. 1987/88:TU15. I propositionen framhölls det att det borde finnas en möjlighet för en trafikhuvudman att utan linjetrafiktillstånd själv eller genom entreprenör i vissa fall bedriva kortväga linjetrafik som korsar en länsgräns, t.ex. för att tillgodose behovet av arbetspendling, skolresor och resor till köpcentra och serviceinrättningar (s. 29). Tidigare hade regeringen enligt ett tillfälligt bemyndigande i LRL (dåvarande 3 § andra stycket) kunnat medge liknande tillstånd, vilket också skett bl.a. i Skåne och i Västsverige. I 4 och 5 §§ LRL behandlas den situationen att någon annan än trafikhuvudmannen har tillstånd att driva linjetrafik på linjer som omfattas av beslut enligt 2 §. I sådant fall upphör det tillståndet att gälla två år efter det att det enligt 2 § fattade beslutet har upphört att gälla. Trafikhuvudmannen blir därvid, om tillståndshavaren begär det, skyldig att lösa in de fordon och andra tillgångar som används i den linjetrafik för vilken tillståndet upphör att

gälla (5 §). Närmare bestämmelser om inlösen finns i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden. Enligt 6 § LRL får trafikhuvudmannen anlita någon annan för att utföra trafik som avses i lagen. Den som utför trafiken skall därvid ha tillstånd till persontransporter. I 7 § finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Enligt 8 § får Vägverkets beslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Enligt vad utredningen funnit har de ovan redovisade reglerna sällan tillämpats i praktiken. I stället har tillstånd meddelats enligt YTL (se betänkandet s. 265 ff.).

Det bör poängteras att YTL:s regler inte medför någon ensamrätt till linjetrafik och att det enligt YTL således inte heller föreligger någon inlösen skyldighet. LRL ger visserligen inte heller någon ensamrätt, men ett betydligt starkare skydd för den redan befintliga trafiken genom skadlighetsprövningen enligt 8 § YTL och möjligheten att enligt 5 § kräva inlösen.

Redan i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken – samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) antydde att bestämmelserna om länsöverskridande trafik i LRL skulle vara obehövliga och utredningen har ytterligare bekräftat att bestämmelserna praktiskt taget saknar betydelse i dag. Trafikhuvudmannen kan dessutom välja att söka tillstånd enligt YTL och därigenom undgå inlösen skyldigheten enligt LRL. Härtill kommer den ovan föreslagna regeln att det för all länsgränsöverskridande linjetrafik skall krävas linjetrafiktillstånd enligt YTL med därav följande skadlighetsprövning. Bestämmelserna i 2 § LRL om särskilt medgivande och i 4 och 5 §§ om inlösen skyldighet m.m. kan under sådana omständigheter upphävas. Detsamma gäller bestämmelserna i 7 §.

Bestämmelsen i 1 § LRL av innebörd att trafikhuvudmannen inom länet får driva linjetrafik utan tillstånd bör, jämte 3 § som innehåller en definition av trafikhuvudman, flyttas över till YTL. I samband härmed bör texten förtydligas i syfte att ytterligare inskräpa och klargöra att länsgränsöverskridande trafik alltid kräver linjetrafiktillstånd.

Även bestämmelsen i 6 § LRL, som avser det s.k. trafikutövarbegreppet bör flyttas över till YTL. Bestämmelsen föreskriver dels att trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i lagen, dels att den som utför trafiken därvid skall ha tillstånd till persontransporter. I prop. 1984/85:168 uttalas bl.a. att avgörande för vem som skall anses bedriva trafiken är frågan om vem som i väsentliga avseenden får anses ha bestämmanderätten över trafikens utövande, exempelvis vad avser tidtabell och taxa (s. 56).

De principer i dessa avseenden som gäller enligt dagens lagstiftning bör tillämpas även fortsättningsvis.

Buss- och taxivärderingsnämnden i dess nuvarande form tillkom i samband med den år 1985 beslutade lagstiftningen om marknadsmässig upphandling av den lokala och regionala trafiken i länen (LRL m.fl. lagar). Dess verksamhet regleras i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden. Vissa kompletterande föreskrifter finns i förordningen (1985:454) om buss- och taxivärderingsnämnden. Nämndens huvudsakliga uppgift var ursprungligen att avgöra de frågor om inlösen som uppkom då tidigare gällande ensamrätt för innehavare av linjetrafiktillstånd upphörde i samband med LRL:s ikraftträdande. Tillståndshavare som då inte ville fortsätta sin verksamhet att bedriva linjetrafik hade rätt att kräva inlösen av de tillgångar som användes för verksamheten. Inlösen skulle begäras senast den 30 juni 1988 (3 § i dåvarande lydelse). De tidigare meddelade tillstånden upphörde att gälla vid utgången av juni 1989 (4 § LRL i dåvarande lydelse). Nämnden har haft ett mindre antal ärenden om inlösen enligt de nu beskrivna bestämmelserna. Dessa ärenden är emellertid slutbehandlade.

De ursprungliga inlösenbestämmelserna har således förlorat aktualitet. Nämnden har enligt den nu gällande lydelsen av 1 § i lagen i uppgift att pröva inlösenfrågor som aktualiseras av att ett befintligt tillstånd upphör när en trafik huvudman får medgivande till länsgränsöverskridande trafik enligt 2 § LRL. Utredningen har inte funnit att något medgivande av denna typ getts, varför någon inlösen skyldighet inte heller aktualiserats. I det föregående har regeringen föreslagit att den nämnda tillståndsmöjligheten upphävs.

Regeringen delar utredningens bedömning att inte heller ändringar av länsindelningen – genomförda eller föreslagna – förändrar övervägandena beträffande inlösenfrågor och nämndens framtid.

Mot bakgrund av nu redovisade omständigheter anser regeringen att buss- och taxivärderingsnämnden inte längre behövs. Lagen och förordningen om densamma kan därför upphävas. Såsom utredningen och Buss- och taxivärderingsnämnden uppgett föreligger inte något behov av övergångsbestämmelser.

10.1 Taxiförarlegitimation

Regeringens förslag: Reglerna om taxiförarbehörighet i körkortslagstiftningen tas bort och förs i stället in i taxiförarlegitimationen. Som en följd härav tas även det särskilda körprovet bort. Körkort och legitimation skall utgöra separata handlingar. Legitimationen skall kunna erhållas av den som fyllt 21 år, har innehaft körkort med B-behörighet under en obruten period av minst 2 år eller innehar körkort med behörigheten D samt uppfyller nödvändiga medicinska krav och i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig som förare i taxitrafik. Regler om förarbehörighet i vissa fall överförs från KKL till YTL. Regler om att legitimationen skall kunna omhändertas införs – bl.a. om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas. Legitimationen skall även kunna återkallas interimistiskt. En möjlighet att meddela varning införs. Ett sådant beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Frågor om taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren av legitimation är folkbokförd. Vid beslut om avslag på ansökan om legitimation respektive återkallelse av legitimation, som skett på grund av bristande vandel, skall bestämmas en tid under vilken den prövade skall anses fortsatt olämplig att inneha taxiförarlegitimation.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen anser dock inte att det skall införas några regler om återkallelsetid.

Remissinstanserna: Frågan om samordning av reglerna om taxibehörighet och överföringen av vissa regler från KKL till YTL har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de remissinstanser som yttrat sig i dessa delar. Borttagandet av det särskilda körprovet har ifrågasatts eller avstyrkts av flera remissinstanser såsom *Kammarrätten i Sundsvall*, *Vägverket*, *Svenska Taxiförbundet* och *Svenska Transportarbetareförbundet*. Förslaget anses av dessa inte ge en tillräcklig garanti för att föraren har nödvändig körskicklighet och körvana. *Svenska Taxiförbundet* anser att den nuvarande åldersgränsen på 19 år kan behållas. *Vägverket* och *Svenska Taxiförbundet* anser att det bör införas bestämmelser om en övre åldersgräns och regelbundna läkarundersökningar i enlighet med de regler som gäller för körkort med C- och D-behörighet. *Länsrätten i Stockholms län* anser att det behövs en mer allmänt hållen återkallelsegrund för att kunna fånga upp stötande beteenden som inte omfattas av de mer preciserade återkallelsegrunderna. *Rikspolisstyrelsen* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att en särskild återkallelsegrund bör införas för den som låter annan disponera sin taxiförarlegitimation. *Svenska Taxiförbundet* anser vidare att det bör finnas en regel om spärrtid vid återkallelse av taxiförarlegitimationen. *Kammarrätten i Sundsvall m.fl.* uttrycker en liknande ståndpunkt. *Länsrätten i Stockholms län* avstyrker att ett beslut om varning skall få överklagas.

Samordnade regler för taxibehörighet

Redan när den särskilda förarlegitimationen för taxi infördes uppmärksammades nackdelarna med dubbla behörighetskrav (prop. 1993/94:168 s. 25 och 64). Det framstår därför som naturligt att nu försöka samla alla bestämmelser som rör de särskilda krav som i olika avseenden ställs på en taxiförare inom samma lagstiftning. Bestämmelsernas nära samband med övrig reglering av yrkestrafiken leder till att en önskad renodling bäst tillgodoses genom att reglerna överförs till yrkestrafiklagstiftningen.

När det gäller utformningen av behörighetshandlingen delar regeringen utredningens synpunkt att taxiförarlegitimationen bör utgöra en separat handling skild från körkortet. Det kan uppkomma situationer där vederbörandes lämplighet som taxiförare ifrågasätts, utan att detta behöver påverka körkortsinnehavet. Konsekvensen kan då bli att vederbörandes taxiförarlegitimation återkallas, medan något ingripande mot förarens behörighet enligt körkortet inte sker. I prop. 1993/94:168 uttrycktes kravet på taxiföraren så, att höga krav bör ställas på en taxiförarens vandel och en given legitimation bör därför återkallas så snart föraren gjort sig skyldig till sådan brottslighet som rubbar tilliten till honom som yrkesutövare. Dessa tankar bör alltså äga giltighet. Redan härav följer att de två behörighetshandlingarna bör vara åtskilda. Därtill kommer det särskilda kravet, betingat av hänsyn till kundens trygghet, att taxiförarlegitimationen skall hållas väl synlig för passagerarna i taxifordonet (12 d § tredje stycket YTF). Även denna omständighet talar för att legitimation och körkort av praktiska skäl bör vara åtskilda.

Som en följd av förslagen kan regeln om taxibehörighet i 1 § KKL och därmed möjligheten att återkalla denna enligt 17 § andra stycket KKL slopas. Förslaget föranleder även vissa konsekvensändringar i bestämmelser som nu ansluter till körkortslagstiftningens reglering av taxibehörighet (se bl.a. författningskommentaren om ändring av sekretesslagen m.m.).

Behörighetskrav

Det grundläggande krav som ställs på förare av fordon i taxitrafik är givetvis innehav av körkort. Enligt KKL:s nuvarande regler krävs för den särskilda behörigheten TAXI att sökanden uppnått 19 års ålder samt att han genomgått såväl ett praktiskt som ett teoretiskt prov.

De krav som ställs på den som förvärvar körkortsbehörigheten TAXI har inte några motsvarigheter i rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort. I EG-reglerna är behörigheten att befordra passagerare i stället knuten till fordonstypen. Ett generellt krav på B-behörighet gäller för fordon som har en tillåten totalvikt av högst 3 500 kg och som inte har fler än åtta sittplatser utöver förarsätet (91/439/EEG artikel 3). För körkortsbehörigheten D gäller enligt direktivet en 21-årsgräns. Samma åldersgräns har införts i Sverige. Även enligt EG:s regler om kör- och

vilotider gäller en lägsta ålder av 21 år för förare som anlitas för persontransporter med buss. Den högre åldersgränsen föranleds av det ansvar det innebär att handha persontransporter med buss. Samma skäl för en högre åldersgräns kan anföras i fråga om förare av taxifordon.

Den nuvarande åldersgränsen för taxibehörigheten framstår mot bakgrund av vad som nu anförts som mindre tilltalande. Det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran talar starkt för att behörighetskraven skärps.

Regeringen föreslår därför att det införs en 21-årsgräns för erhållande av taxiförarlegitimation, vilken kombineras med ett krav på innehav av ett i Sverige gällande körkort med B-behörighet under en sammanhängande period av minst två år. Härigenom kan sökanden förväntas ha övat upp sin praktiska körförmåga tillräckligt och även ha uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt.

Det ligger i sakens natur att körkortsinnehavet inte får ha brutits genom att under någon tid har varit omhändertaget eller återkallat. Innehav av B-behörighet skall även vara ett krav för att taxiförarlegitimationen skall gälla efter utfärdandet. Den som ansöker om taxiförarlegitimationen skall vidare uppfylla nödvändiga medicinska krav. Detta kan lämpligen regleras genom att Vägverket bemyndigas att efter samråd med Socialstyrelsen meddela närmare föreskrifter (jfr 95 § KKL).

Taxiförarlegitimation bör även kunna utfärdas till den som har en i Sverige gällande D-behörighet, oberoende av hur lång tid han har haft körkort. Vidare bör taxiförarlegitimation efter återkallelse kunna ges till den som tidigare inom de tre senaste åren har haft sådan legitimation.

Särskilt körprov

Den kritik som riktas mot sökande eller innehavare av körkortsbehörigheten TAXI rör sällan eller aldrig den praktiska körskickligheten, utan avser snarare förarnas allmänna inställning till beteendet i trafiken, till trafiksäkerheten samt till omsorg och säkerhet i förhållande till kunderna. Med den skärpning av behörighetskraven som nu föreslagits bör därför det särskilda körprovet kunna utmönstras. För att förbättra trafikuppträdandet får det ankomma på Vägverket att i kunskapsprovet för taxiförarlegitimationen bygga in sådana moment som har att göra med förarens attityder i bl.a. nämnda hänseenden.

Högsta åldersgräns och obligatorisk läkarundersökning

Enligt de nuvarande reglerna i körkortslagen skall innehavare av körkort med behörigheten C, CE, D eller DE som har uppnått 65 års ålder, för att kunna förnya sitt körkort, visa att de medicinska kraven för innehavet fortfarande är uppfyllda (15 § fjärde stycket KKL). Detta innebär med andra ord att ett läkarintyg skall ges in vid det förnyande av körkortet som skall ske vart tionde år. Reglerna har införts som en anpassning till EG-regler om körkort.

Som några remissinstanser anfört kan det bl.a. mot bakgrund av reglerna i KKL ifrågasättas om inte en liknande ordning bör införas för innehav av taxiförarlegitimation.

Enligt regeringens bedömning skulle frågan om en högsta åldersgräns för innehav av taxiförarlegitimation framstå som alltför onyanserad. För att kunna tillgodose rimliga praktiska behov skulle den dessutom behöva kombineras med ett dispensförfarande som skulle kräva alltför stora insatser jämfört med den eventuella nyttan med regeln.

Vad gäller frågan om återkommande obligatoriska läkarundersökningar är den trafiksäkerhetshöjande effekten av sådana kontroller inte verifierad (jfr regeringens uttalande i prop. 1995/96:118 s. 19 och 20). Om undersökningarna skall ha någon effekt vad gäller taxiverksamheten bör de utföras betydligt oftare än vad som följer av de nu antagna reglerna för högre körkortsbehörigheter. Det framstår därför som mer lämpligt att frågan om krav på förarna i detta avseende uppmärksammas i samband med upphandling av t.ex. färdtjänst och skolskjutsning.

Vidare bör uppmärksammas reglerna i 17 a § KKL om läkares under rättelseplikt vid undersökning av körkortshavare. En motsvarighet härtill bör finnas i yrkestrafiklagstiftningen.

Mot bakgrund av det anförda anser regeringen att det för närvarande saknas skäl att föreslå regler om vare sig högsta åldersgräns eller obligatoriska läkarundersökningar när det gäller taxiförare.

Krav på förarbehörighet i vissa fall

Enligt 5 § KKL får personbil, lätt lastbil eller terrängvagn föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har körkort med taxibehörighet eller körkort med behörigheten D. Vidare gäller enligt samma paragraf att traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller körkort med taxibehörighet.

Som en följd av förslaget att taxibehörigheten ersätts med taxiförarlegitimationen bör bestämmelserna om viss förarbehörighet i stället tas upp i YTL.

Förandet av personbilar och lätta lastbilar i yrkesmässig trafik kan ske såväl i taxitrafik som i linjetrafik. I fråga om taxitrafiken gäller redan ett krav på taxiförarlegitimation. Även för förande av personbil eller lätt lastbil i linjetrafik bör det krävas taxiförarlegitimation, se 3 kap. 1 § i förslaget till YTL.

Vad gäller terrängvagnar i yrkesmässig trafik för personbefordran rör det sig i praktiken främst om s.k. snövesslor. Grundkravet för förande av terrängvagn är att man har B-behörighet (1 och 2 §§ KKL). Varken med hänsyn till de krav som terrängvagnarna ställer på förarnas körförmåga eller med hänsyn till trafikmiljön är det befogat att ställa upp innehav av D-behörighet som ett krav för att få föra dessa fordon i yrkesmässig trafik.

I 5 § andra stycket KKL anges att traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik

endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har körkort med taxibehörighet.

Med traktortåg förstås enligt 1 § gällande YTL en traktor med tillkopplat släpfordon. Fordonsekipage av denna typ används i viss omfattning i yrkesmässig trafik för transport av gods. Det i KKL uppställda behörighetskravet är därför motiverat i fråga om dem. Nu nämnda behörighetskrav bör också gälla för tung terrängvagn.

Enligt definitionen av yrkesmässig trafik – såväl enligt 1 § gällande lag som i förslaget till 1 kap. 1 § YTL – omfattas inte denna av trafik med motorredskap. Det behövs därför inte heller någon särskild behörighetsregel härom i YTL.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts föreslår regeringen således att det i YTL föreskrivs dels att personbil eller lätt lastbil får föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation, dels att traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförarlegitimation.

Lämplighetsprövningen för taxiförarlegitimation

I 14 a § gällande YTL föreskrivs att förarlegitimationen får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Enligt vad utredningen funnit har tillämpningen av vandelskravet varit likartad såvitt gäller vålds- och tillgreppsbrott, medan inställningen till och bedömningen av begångna trafikbrott visat på betydande skillnader i synsätt (se t.ex. betänkandet s. 289 ff.).

Mot bakgrund av den individuella bedömning som sker när någon ansöker om förarlegitimation eller när vederbörandes innehav av legitimation sätts i fråga saknas det skäl att i författningstexten uttryckligen ange de brott som skall beaktas vid bedömningen. De närmare förutsättningarna för prövningen, som uttalades vid regelns införande (se prop. 1993/94:168 s. 40 och 41), bör i stället alltjämt äga giltighet. Det förtjänar dock här att strykas under, att begångna trafikbrott av någon betydelse bör beaktas såväl vid lämplighetsprövningen för yrkestrafiktillstånd som när sådan prövning sker för den särskilda förarlegitimationen. Trafikregler och bestämmelser för att främja trafiksäkerheten hänger så intimt samman med verksamheten i ett trafikföretag – både tillståndshavarens och förarens yrkesutövning – att överträdelse av sådana bestämmelser tveklöst skall vägas in i en bedömning av en persons lämplighet i dessa hänseenden. Överträdelse av trafikregler medför naturligen oftast att förarens körkort sätts i fråga. I allmänhet är det givetvis tillräckligt att körkortet återkallas. Om så inte sker eller om ett sådant ingripande av någon anledning drar ut på tiden eller om återkallelsetiden för körkortsåterkallelsen inte bedöms vara tillräcklig vad avser taxiförarlegitimationen bör det emellertid finnas möjlighet att ingripa även mot den senare. Även andra typer av brott mot de författningar som reglerar trafikförhållandena än rena trafiköverträdelse, såsom de överträdelse som nämns såsom återkallelsegrundande när det gäller

trafikillstånd, bör medföra att återkallelse av legitimationen sker. Det rör sig här bl.a. om överträdelser av yrkestrafikförfattningarna, brott mot körtidsreglerna m.m.

Vid ansökan om taxiförlägitimation bör det för avslag inte krävas att ett begånget brott dokumenterats genom ett lagakraftvunnet brottmålsavgörande eller motsvarande. Misstanke om brottslighet kan vara tillräcklig. Jämför motsvarande överväganden i fråga om trafikillstånd i avsnitt 7.4.

När kravet på särskild förlägitimation infördes framhölls att vandelsprövningen bör ses mot bakgrund av passagerarens krav på trygghet. Det ligger därför i sakens natur, att en förlärs rätt att erhålla en legitimation för att för egen del få en tryggad försörjning, eller hans krav på att av andra sociala skäl försäkras om att få arbeta som taxiförlä, får stå tillbaka för hänsynen till passagerarna.

Det förtjänar att påpekats att en förnyad lämplighetsprövning alltid bör ske innan legitimationen kan återfås efter återkallelse.

Enligt regeringens förslag (se avsnitt 15) skall förande av fordon i taxitrafik utan taxiförlägitimation medföra straff. Även en sådan förseelse bör givetvis vägas in när en ansökan om legitimation prövas.

Återkallelsegrunderna

Såsom framgått ovan skall taxiförlägitimationen gälla endast tillsammans med ett giltigt körkort. Detta medför att särskild återkallelse av legitimationen inte krävs när körkortet omhändertas eller återkallas annat än om det påkallas av de särskilda vandelskraven i YTL. Det kan t.ex. krävas längre väntetid för återfående av legitimationen än för återfående av körkortet.

Formlig återkallelse av legitimationen kan således förbehållas de situationer när det rör sig om sådana brott som rubbar förtroendet för förlären att ansvara för befordran av passagerare. Paralleller kan dras med den nuvarande möjligheten att enligt 17 § andra stycket KKL återkalla delbehörighet. En sådan återkallelse kan komma i fråga vid vissa former av brottslighet, som i och för sig inte alltid diskvalificerar en körkortshavare som förlärs av körkortspliktigt fordon, men som innebär att den dömde får betraktas som direkt olämplig som taxiförlä. I förläbetena till bestämmelsen (prop. 1992/93:189) nämndes som exempel våldtäkt och narkotikabrott.

Återkallelse av delbehörighet kan också avse fall då förlären inte längre uppfyller de medicinska krav som ställs upp för innehav av sådan behörighet. Eftersom särskilda medicinska krav nu föreslås bli knutna till taxiförlägitimationen blir följden att legitimationen bör återkallas då förlären inte längre uppfyller uppställda krav i detta hänseende.

Rikspolisstyrelsen m.fl. har förordat att det införs en uttrycklig bestämmelse om återkallelse för den som lånar ut sin taxiförlägitimation till annan. Enligt regeringens förslag skall den som uppsåtligt för fordon utan att inneha taxiförlägitimation kunna dömas till böter eller fängelse. Detta medför att brottsbalkens regler om medverkansansvar

kommer att omfatta det påpekade beteendet. En uttrycklig regel med detta innehåll framstår därför inte som nödvändig.

Enligt 14 a § gällande YTL skall en taxiförarlegitimation återkallas inte bara vid brottslighet utan även ”om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger”. Det kan ifrågasättas om det är lämpligt att ha en så generell utformad bestämmelse som återkallelsegrund. Såsom vissa remissinstanser påpekat är det dock påkallat med en återkallelsegrund som tar sikte på andra grovt olämpliga beteenden än brott. Regeringen föreslår därför att reglerna om återkallelse utformas så att återkallelse kan ske även för den som på grund av andra missförhållanden än brott visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxi- eller linjetrafik.

Omhändertagande och interimistisk återkallelse

Reglerna om att förarlegitimationen skall hållas väl synlig i fordonet har införts som en kontrollmöjlighet och ett skydd för taxikunden. Det är bl.a. därför angeläget att reglerna om den särskilda förarlegitimationen byggs ut så att den kan omhändertas i vissa situationer.

Enligt den ordning som föreslagits ovan skall taxiförarlegitimationen gälla endast i förening med körkort med minst B-behörighet. Om ett körkort omhändertas och återkallas får detta således automatiskt till följd att legitimationen inte gäller. I ett fall då ett omhändertagande sker beträffande körkortet bör det dock i klarhetens intresse även beslutas att taxiförarlegitimationen skall omhändertas. Detta kan lämpligen ske i beslutet om körkortsingripande.

Det kan även uppkomma situationer då innehavet av taxiförarlegitimationen ifrågasätts utan någon direkt koppling till körkortsinnehavet. Det bör då finnas en möjlighet att omhänderta legitimationen utan att något ingripande sker beträffande körkortet.

Bestämmelser om omhändertagande av taxiförarlegitimation kräver även regler om interimistisk återkallelse av legitimationen. Ett omhändertagande av själva legitimationshandlingen bör nämligen, såsom fallet är beträffande körkort (jfr 41 § KKL), följas av en prövning om legitimation skall vara återkallad eller inte. För det fall omhändertagandet är knutet till ogiltigheten av förarens körkort blir naturligtvis omhändertagandet beroende av hur länge körkortet saknar giltighet.

Till grund för en återkallelse av en taxiförarlegitimation skall beträffande frågan huruvida brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning.

Den nu föreslagna ordningen innebär således att en taxiförarlegitimation skall omhändertas, om förutsättningar för omhändertagande av förarens körkort föreligger enligt 23 § KKL eller om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt YTL. Vidare bör givetvis omhändertagande kunna ske då körkortet eller legitimationen är återkallade. Det bör vidare införas en bestämmelse om interimistisk återkallelse av legitimationen i avvaktan på ett avgörande av återkallelsefrågan.

Det nu gällande systemet för den särskilda förarlegitimationen för taxi innebär att någon bestämd tid som legitimationen skall vara återkallad inte sätts ut i beslutet och inte heller när en ansökan om förarlegitimation avslås.

Utredningen anser inte heller att det bör införas någon sådan återkallelsetid. Det är emellertid regeringens uppfattning att det på motsvarande sätt som anförts i avsnitt 7.9 kan medföra olägenheter för den enskilde att leva i ovisshet om hur lång tid han utestängs från möjligheten att köra taxi. För att införa en återkallelsetid talar således att den enskilde skall få veta när en ny ansökan tidigast kan beviljas, så att han utifrån detta skall kunna planera sin framtid. Samtidigt är det viktigt såväl för samhället i stort som för taxinäringen och dess kunder att olämpliga personer under en bestämd tidsperiod kan förhindras att verka som taxiförare.

Sammantaget anser regeringen att det föreligger starka skäl för att föreslå regler om karenstid i anslutning till taxiförarlegitimationen i enlighet med vad som föreslagits avseende trafikillstånd (se avsnitt 7.7 och 7.9).

Det förtjänar att påpekas att förarlegitimationens relativa likhet med körkort medför att det är av särskild vikt att den av prövningsmyndigheten utmätta olämplighetstiden inte benämns spärrtid för undvikande av förväxling med körkortsreglernas något annorlunda uppbyggnad (se avsnitt 7.9).

Varning

På motsvarande sätt som beträffande trafikillstånd föreligger det situationer då en taxiförarlegitimation ifrågasätts när en varning framstår som mer motiverad än en återkallelse, t.ex. vid lindrigare fall av brister i vandeln i form av mindre allvarliga brott. En möjlighet att meddela varning bör därför införas. Det synsätt som Lagrådet gav uttryck för beträffande varning i fråga om trafikillstånd och som återgivits ovan (avsnitt 7.8) kan enligt regeringens mening anläggas även när det gäller möjligheten att meddela varning för innehavaren av en taxiförarlegitimation. Varning bör således av naturliga skäl kunna aktualiseras innan förhållandena är sådana att återkallelse måste ske, varför den skiljer sig principiellt från det slags varning som finns i den nu gällande körkortslagstiftningen. Varning enligt denna kan nämligen meddelas endast om en återkallelsesituation i och för sig föreligger.

Beslut om varning som meddelats enligt KKL får överklagas på samma sätt som ett beslut om återkallelse. Också ett beslut om varning avseende innehav av taxiförarlegitimation kan i förlängningen få stora konsekvenser för den enskilde och för dennes möjligheter att utöva sitt yrke. Det kan inte heller uteslutas att det kan förekomma fall, där varning anses böra meddelas såväl i fråga om körkortet som i fråga om taxiförarlegitimationen. Det skulle då vara egendomligt om den ena typen av varning kunde överklagas men inte den andra. Beslutet om varning bör således kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Redan i och med att

bestämmelser om prövningstillstånd i ledet länsrätt–kammarrätt införts för beslut enligt YTL finns en tillräcklig begränsning i rätten att överklaga.

Prop. 1997/98:63

Behörig myndighet för frågor om taxiförarlegitimation

Beträffande körkort gäller att en ansökan om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (9 § KKF), medan en ifrågasatt återkallelse av ett körkort prövas av den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Enligt ett principbeslut av riksdagen skall dock ärenden om återkallelse av körkort prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd (prop. 1994/95:126, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356). Anledningen till ändringen är att stärka det regionala sambandet.

För att få en smidig hantering av ärenden om körkort och taxiförarlegitimation är det angeläget att handläggningen av sådana frågor samordnas.

Ansökan om taxiförarlegitimation och frågor om återkallelse respektive varning bör således prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren av legitimationen är folkbokförd.

Beträffande motsvarande överväganden om trafikillstånd, se avsnitt 7.11.

På motsvarande sätt som för ansökan om trafikillstånd bör ansökningar om taxiförarlegitimation från personer bosatta i andra länder – troligast från våra nordiska grannländer – anvisas *en* länsstyrelse dit ansökan skall ställas. Regeringen anser att praktiska och geografiska skäl talar för att förekommande ärenden prövas av Länsstyrelsen i Skåne län.

10.2 Vissa övriga frågor om taxi

Regeringens förslag och bedömning: Bestämmelsen om prisinformation kompletteras med ett krav på att taxan skall vara så beskaffad att priset skall kunna beräknas på ett enkelt sätt. Länsstyrelserna ges ett uttryckligt bemyndigande att meddela föreskrifter beträffande prisinformation, utmärkning av fordon och lokalkännedom hos taxiförare. Bestämmelserna om taxameterutrustning flyttas från fordonskungörelsen till yrkestrafiklagstiftningen. Förutsättningarna för att införa ett krav på obligatorisk anslutning till beställningscentral skall utredas ytterligare.

Utredningens bedömning och förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Enligt *Vägverket* medför valet av ”verksamhetsområde” som kriterium för tillämpning av regionala föreskrifter risk för gränsdragningsproblem. Vidare anser *Vägverket* att föreskrifter om krav på utmärkning av taxifordon bör vara lika i hela landet, varför sådana föreskrifter lämpligen meddelas av verket. *Konsumentverket* har tillstyrkt förslagen om regionala regler men anser att respektive myndig-

het måste ha en samrådsskyldighet med Konsumentverket/KO i frågor rörande prisinformationen. *Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi* anser att branschorganisationernas samråd skall inhämtas vid införandet av regionala föreskrifter. *Svenska Taxiförbundet* avstyrker att länsstyrelserna ges rätt att föreskriva om lokala föreskrifter. *Förbundet* motsätter sig vidare ett förbud mot brytpunktstaxa om det av kvittot framgår hur stor del av kostnaden som beräknats enligt tidtariff respektive sträcktarriff. Enligt *Åkeriägarnas Centralförbund* bör särskilda hyrverkstillstånd inrättas. *Konkurrensverket* tillstyrker utredningens ståndpunkt att inte återinföra kravet på anslutning till beställningscentral. Flera remissinstanser bl.a. *Skattemyndigheten i Stockholms län*, *Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor*, *Branschsaneringsutredningen* och *Svenska Transportarbetareförbundet* har dock förespråkat att ett krav på obligatorisk anslutning till beställningscentral övervägs.

Skälen för regeringens förslag och bedömning:

Taxans utformning

Långt före genomförandet av avregleringen av taxi har en s.k. brytpunktstariff använts. En sådan består av två tariffvärden, dels ett pris per körd sträcka (kr/km), dels ett pris per använd tidsenhet (kr/tim). Dessa parametrar jämförs kontinuerligt i taxametern och en uppräknings av priset sker enligt den parameter, sträcka eller tid, som momentant genererar den snabbaste ökningen av beloppet.

Vid avregleringen av taxinäringen år 1990 upphörde bl.a. den av samhället fastställda maximitaxan. Den ersattes med en skyldighet för taxiåkaren att låta passageraren före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar (14 § YTL). Till grund för bestämmelsen låg uppfattningen att priset är den viktigaste enskilda faktorn som styr kundens val på en fri marknad. En tydlig redovisning av den taxa som tillämpas borde för taxinäringens del innebära att den som håller ett högt pris i förhållande till konkurrenterna blir utan köruppdrag och därmed tvingad att sänka priset eller bli utträngd från marknaden. Så har emellertid inte skett och konsekvensen har blivit att priset som konkurrensfaktor blivit svårt att tillämpa i de fall då inte fasta priser används för vissa bestämda körningar. En starkt bidragande orsak härtill är brytpunktstariffen. För en transport som debiteras enligt brytpunktstariff kan nämligen priset inte, även om sträcka och tid är kända eller uppskattade, bedömas med ledning av angivet pris/km och pris/tim. Anledningen härtill är att grunderna för taxameterns beräkning förändras hela tiden beroende på hur fordonet framförs. Inte heller efter färden kan någon bedömning av priset göras, eftersom det då skulle krävas en redovisning av hur beräkningsgrunderna har förändrats under uppdraget.

Utredningen har gjort jämförelser med hur samma fråga hanteras för persontransporter med buss samt för godstransporter och därvid funnit debiteringsmodeller som möjliggör en bedömning av priset utifrån kända eller lätt uppskattningsbara uppgifter (se betänkandet s. 319).

För samtliga trafikslag gäller att de faktiska kostnaderna för verksamheten kan hänföras till fasta respektive rörliga sådana. Utifrån dessa kostnader kan en intäkt per timme för fasta kostnader och en körsträckeberoende intäkt per mil kalkyleras.

En sådan anpassning skulle för taxinäringens del innebära att priset för transporten baseras på ett pris/tim och/eller ett pris/km, dvs. taxameterens beräkning av priset baseras på en kontinuerlig summering av pris per tid och sträcka, alternativt enbart på pris per tid eller pris per sträcka. Kundens möjligheter att välja taxitransport med ledning av priset för den erbjudna tjänsten skulle därmed väsentligt förbättras – priset för en resa skulle i förväg kunna uppskattas utifrån kända faktorer och i efterhand kunna kontrolleras i förhållande till det avtalade priset. För taxiföretagets del skulle modellen därtill medföra större möjligheter att beräkna hur en använd taxa påverkar de ekonomiska förutsättningarna.

Regeringen delar utredningens slutsats att användandet av den s.k. brytpunktstaxan utgör ett allvarligt hinder för en positiv utveckling mot en taxinäring på lika konkurrensvillkor för samtliga trafikutövare och därför bör utmönstras. Utöver bestämmelsen i nuvarande 14 § YTL – om skyldigheten att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som tillämpas – bör därför krävas att prisuppgiften skall möjliggöra prisjämförelser mellan olika alternativ och att taxan skall vara uppbyggd så att priset för transporten enkelt kan bedömas före färden samt att priset med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden.

Närmare tillämpningsföreskrifter i detta hänseende bör det lämpligen åligga Vägverket att utfärda efter samråd med Konsumentverket. Erfarenheter kan t.ex. hämtas från systemet med jämförpriser inom varuområdet. Vägverket bör härvid även beakta länsstyrelsernas uppfattning.

Regionala föreskrifter

Betingelserna för taxitrafiken är naturligt nog inte likartade i alla delar av landet. Så har t.ex. en taxiåkare i glesbygd ofta en större procentandel samhällsbetalda resor än storstadsåkaren. I gengäld har den senare en större andel körningar till och från flygplatser, järnvägsstationer, större sjukhus, m.m. Landsbygdens omfattande behov av transporter finansierade av det allmänna medför även stora skillnader gentemot storstadstrafiken vad gäller kontantdelen av transporterna, beställningssätt och anonymitet gentemot kunderna. Det är just förekomsten av en stor andel kontanttransaktioner och anonymitet mellan trafikutövare och kunder som anses vara en bidragande orsak till de stora problem inom taxibranschen som framför allt påvisats i storstadsområden (Se t.ex. Branschsaneringsutredningens huvudbetänkande, Branschsanering – och andra metoder mot ekobrott, SOU 1997:111). De olikartade förutsättningarna gör det i och för sig möjligt att införa skillnader i regelverket för dessa olika kategorier av trafikutövare. I bl.a. Danmark och Storbritannien finns – utöver en rikstäckande reglering av taxibranschen – en viss särreglering med uppdelning på storstads- respektive landsbygdstrafik.

Det är i och för sig möjligt att utvidga Vägverkets bemyndigande att meddela föreskrifter för verkställigheten av YTF till att omfatta en rätt för verket att för storstadslänen meddela sådana ytterligare föreskrifter som kan motiveras av särskilda förhållanden. Det är emellertid länsstyrelserna som har den lokala förankringen och därmed den bästa kännedomen om de lokala förhållandena. Detta talar för att särregler i stället bör meddelas på länsnivå. Därigenom kan föreskrifterna få en utformning som är väl anpassad till de särskilda förhållandena som kan råda inom en viss region. Vid avgränsningen av tillämpningsområdet talar främst konkurrensskäl för att sådana föreskrifter skall gälla för *trafiken i länet* och inte enbart för de *tillstånd som beviljats av länsstyrelsen* i aktuellt län, dvs. att de skall knytas till verksamhetsområdet och således gälla för den tillståndshavare eller förare som är verksam inom länet. Vid bedömningen av en eventuell återkallelse av ett trafikillstånd eller om en förare är lämplig att även fortsättningsvis inneha taxiförarlegitimation bör överträdelser av sådana regionala/lokala föreskrifter vägas in. Därutöver bör dessa föreskrifter vara straffsanktionerade.

Prisinformation

Länsstyrelserna har redan getts möjligheten att föreskriva om prisinformationens närmare utformning efter samråd med Vägverket. Sådana lokala föreskrifter – t.ex. tillämpade priser mellan en flygplats och stadens centrum – skall ses som ett komplement till bestämmelserna i YTL och Vägverkets verkställighetsföreskrifter.

Utmärkning och identifikation av taxifordon

Det är angeläget att ett fordon kan härledas till ett bestämt företag eller en bestämd beställningscentral. Syftet härmed är att kunderna inte skall förväxla olika företag/centraler. Detta kan även underlätta övervakningen och tillsynen av trafiken. Vidare är en klar identifikation betydelsefull från konkurrenssynpunkt. Föreskrifter om en sådan utmärkning bör därför kunna falla in under tillämpningsområdet för länsstyrelsernas föreskriftsrätt. Här kan även påpekas att det enligt Vägverkets nya föreskrifter om taxameterutrustning föreskrivs att taxikvittot skall innehålla preciserade uppgifter till vägledning för identifikation av företag och förare.

Lokalkännedom

Genom stadgandet i 12 d § YTF har redan öppnats en möjlighet för Vägverket att efter samråd med berörd länsstyrelse föreskriva om prov i lokalkännedom.

Mot bakgrund av vad som anförts tidigare bör dock länsstyrelserna i förekommande fall få meddela de grundläggande föreskrifterna om vilka krav på lokalkännedom som anses behövliga. Vägverket bör emellertid

behålla befogenheten att föreskriva om hur prov och examinering skall ske med utgångspunkt i dessa föreskrifter. Vägverket bör också meddela föreskrifter om hur man bör utmärka att lokalkännedomsprov har genomgått. Det bör eftersträvas att lokalkännedomsproven blir så praktiskt inriktade som möjligt och direkt tar sikte på förmågan att hitta olika institutioner, gator och platser. Vägverket har härvid givetvis en viktig uppgift, som bl.a. innefattar att proven blir upplagda efter så ensartade mönster som möjligt i olika län och att även i övrigt verka för en samordning mellan länen.

Trafikeringsplikt

Rent allmänt torde det råda en moralisk plikt för en förare att ta de körningar han ombeds utföra, utom givetvis i de fall då det är fråga om kunder som uppträder hotfullt, är berusade eller liknande. Beställningscentralerna har dessutom i regel interna föreskrifter om trafikeringsplikt. Eventuella problem på detta område torde därför främst röra de s.k. friåkarna. Problemet torde emellertid inte vara så stort att det kräver författningsreglering med därtill hörande komplikationer. Den ovan föreslagna möjligheten att meddela regionala föreskrifter om utmärkning av taxifordonen underlättar rapporteringen av förseelser och illojalt uppträdande av annat slag. Det ligger vidare i sakens natur att återkommande klagomål mot en viss tillståndshavare för upprepade fall av en förares vägran att köra bör föranleda särskild undersökning och beslut om åtgärder, t.ex. varning eller återkallelse av tillstånd eller taxiförarlegitimation. Även enstaka rapporter om vägran av nämnt slag bör uppmärksammas, särskilt om även andra slag av anmärkningar föreligger.

Mot bakgrund av det anförda finns det inte skäl att återinföra generella eller regionala föreskrifter om trafikeringsplikt.

Taxameterutrustning

Ett av skälen till den negativa utvecklingen inom taxinäringen och inslaget av ekonomisk brottslighet kan antas vara otillräcklig och dåligt samordnad myndighetskontroll. I det sammanhanget tillmäts taxametern stor betydelse. Denna skall beräkna priset, visa det och skriva ut kvitto på uppnått pris. Taxametern skall också genom de registrerande funktionerna dels förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring, dels ge myndigheterna relevanta referensvärden för skatterevision av verksamheten.

Periodisk kontroll och kontroll av taxametrar i taxifordon i trafik avseende funktion, anpassning och plombering av taxametern är således av stor betydelse för att säkerställa korrekt debitering av pris, rätt skattedebitering och därmed en sund konkurrens inom näringen. Regeringen har därför infört en ordning med krav på årlig kontroll av utrustningen hos en ackrediterad verkstad (74 a § FK). En första besiktning av taxameterutrustningen skall vara genomförd senast den 1 juli 1998. Vid den årliga kontrollbesiktningen som sker med stöd av FK kan kontrollen

av taxameterutrustningen därmed inskränkas till att avse att taxametern är kontrollerad hos en behörig verkstad samt att den är plomberad och att plomberingen inte är äldre än ett år.

De negativa effekterna av att taxifordon med brister i taxameterutrustningen används i yrkesmässig trafik bör kraftfullt motarbetas. Ett automatiskt förbud mot att i taxitrafik använda fordon med brister i taxameterutrustningen bör därför införas. Brukandeförbudet bör gälla till dess att utrustningen har kontrollerats och plomberats av en ackrediterad verkstad. Ett sådant brukandeförbud skall således inte hindra att fordonet används privat.

I FK regleras i huvudsak krav på vägfordons utrustning och beskaffenhet i trafiksäkerhets- och miljöhänseende. Taxameterkravet baseras på andra grunder och har i stället ett naturligt samband med övriga bestämmelser i yrkestrafiklagstiftningen som rör kontrollen av taxinäringen. Bestämmelserna om taxameter bör således flyttas till YTF.

Taxameterkrav – hyrverk

Utredningen har i betänkandet övervägt om den s.k. hyrverkstrafiken bör särregleras (se betänkandet s. 324 ff.).

Regeringen delar utredningens utgångspunkt att minska utrymmet för särregler och att förenkla förfarande och hantering. Villkoren för likartade trafikslags möjligheter och betingelser för att bedriva verksamhet bör – främst av konkurrensskäl – vara så likartade som möjligt. Det saknas därför skäl att låta hyrverkstrafiken utgöra ett trafikslag som kräver tillstånd av annat slag än sådant för taxitrafik.

Det finns emellertid alltså ett behov av en – om än restriktiv – möjlighet till undantag från kravet på taxameter och de för taxitrafik föreskrivna gula registreringsskyltarna. Härmed avses t.ex. transporter i samband med statsbesök och liknande händelser, annan representation, företag som utnyttjar hyrbilar som ersättning eller komplettering till s.k. direktionsbilar och utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare och mot betalning i särskild ordning.

Ett tillstånd per fordon

Det finns inte några bestämmelser om begränsning av det antal fordon som får användas i yrkesmässig trafik enligt ett trafikillstånd. I YTF föreskrivs endast att, innan ett fordon får användas i sådan trafik, en skriftlig anmälan om fordonet skall lämnas till tillståndsmyndigheten (12 § YTF).

Trafikutskottet anförde i sitt betänkande 1992/93:TU26 att regeringen borde överväga ett förslag av Riksdagens revisorer om att införa krav på ett trafikillstånd för varje taxifordon (s. 8). I rapporten Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15) avvisade Statskontoret förslaget. Statskontoret pekade på den arbetsbelastning som en sådan ordning skulle innebära, såväl för tillståndshavarna som för tillståndsmyndigheterna, samt på att mer än 50 % av tillstånden redan avser endast ett fordon. I

stället lämnades förslag om en förnyad prövning vid utökning av fordonsbeståndet samt att det vid denna prövning bl.a. skulle kontrolleras att registrering skett för mervärdesskatt och arbetsgivaravgifter och att de senare erlagts i relation till redovisat antal fordon. I 12 b § andra stycket YTF föreskrevs därför att tillståndsmyndigheten vid utökning av det antal fordon som skall användas enligt ett trafikillstånd dels skall pröva att förutsättningarna enligt 5 b § YTF (som avser sökandens ekonomiska förhållanden) är uppfyllda, dels även i övrigt pröva tillståndshavarens lämplighet. Trafikutskottet konstaterade därefter i betänkandet 1993/94:TU29 (s. 24 och 25), att denna förordningsändring gjorts och avstyrkte därför nya motioner i frågan. Så skedde också i utskottsbetänkandet 1995/96:TU3 (s. 8 och 9) med hänvisning till den pågående översynen av hela yrkestrafiklagstiftningen.

Enligt regeringens bedömning skulle ett införande av en regel om ett tillstånd per fordon i taxitrafik endast innebära en administrativt komplicerad ordning utan några sakliga fördelar.

Obligatorisk anslutning till beställningscentral

Enligt utredningen medför bestämmelser om en obligatorisk anslutning till en beställningscentral skilda konsekvenser för taxitrafiken i olika delar av landet; skillnaden i förhållandena i storstadsregionerna kontra landsbygd är betydande. Utredningen gör bedömningen att en regional anpassning av kravet skulle vara nödvändig, med därav följande avgränsningsproblem. En entydig definition av begreppet beställningscentral skulle krävas i lagstiftningen och vidare skulle frågor om medlemskap, uteslutning m.m. behöva regleras; allt vilket skulle medföra en betydande byråkrati.

Utredningen anser sammanfattningsvis att de i betänkandet avgivna förslagen bör öka förutsättningarna för en sund konkurrens och att dessa åtgärder därför bör prövas och utvärderas innan andra åtgärder vidtas som skulle innebära betydande ingrepp i företagens egen uppbyggnad av sin struktur- och verksamhetsform. Utredningen är därför inte beredd att föreslå ett återinförande av obligatorisk anslutning till beställningscentral (se betänkandet s. 316 ff.).

Det är även regeringens förhoppning att de nu föreslagna åtgärderna på ett verksamt sätt skall förbättra situationen inom yrkestrafiken i allmänhet och för taxitrafiken i synnerhet. Regeringen delar dock den oro över missförhållandena inom taxibranschen – främst i storstadsområdena – som framförts från många håll. Det har därvid hävdats att en obligatorisk anslutning till en beställningscentral som förutsättning för att få tillstånd till taxitrafik skulle undanröja många av de negativa effekter som uppstått inom näringen. Bland annat skulle taxiresenären ges ökade möjligheter att vid behov komma i kontakt med taxiföretaget eller den enskilde föraren efter färden. Även samhällets möjligheter att utöva tillsyn och effektiv kontroll skulle underlättas.

Mot bakgrund av vad som nu anförts är det regeringens uppfattning att de problem som kan finnas på grund av att det inte finns krav på en

obligatorisk anslutning till beställningscentral måste genomgå en fördjupad analys. Prop. 1997/98:63

Regeringen avser därför tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för och effekterna av att införa krav på obligatorisk anslutning till en beställningscentral eller annat gemensamt organ.

11 Internationell trafik

Regeringens förslag: Bestämmelserna i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter – som rör trafik utanför EES – tas in i bl.a. yrkestrafiklagen. Regleringen av denna trafik kommer därigenom att omfattas bl.a. av lagens bestämmelser om behöriga myndigheter, domstolsprövning, domstolars underrättelseskyldighet och möjligheter till administrativa sanktioner och straff.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag:

Allmänt

Enligt den nu gällande ordningen reglerar förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen, förordningen 1995:525, jämte EG-förordningar trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), medan kungörelsen (1974:881) om internationella transporter, KIV, i praktiken har sitt tillämpningsområde beträffande internationella transporter utanför EES. Tillstånd inom EES behövs dels enligt nämnda EG-förordningar, dels enligt YTL. Utanför EES krävs tillstånd dels enligt KIV, dels enligt YTL. På en del punkter görs dock avsteg från den uppdelningen och en viss tveksamhet råder därför om tillämpningen och tolkningen av respektive författning.

De bestämmelser som rör den internationella trafiken bör till sin uppbyggnad i möjligaste mån anpassas till den övriga yrkestrafikregleringen vad gäller bestämmelser om behöriga myndigheter, domstolsprövning, domstolars underrättelseskyldighet, möjligheter till ingripanden vid överträdelser i form av administrativa sanktioner, som återkallelse och varning, respektive straffsanktioner och hindrande av fortsatt färd.

För att göra regleringen överskådlig och konsekvent uppbyggd bör bestämmelserna delas upp efter tillämpningsområde. En naturlig uppdelning är därvid att samtliga bestämmelser om EES-trafiken förs till en särskild förordning som ersätter förordningen 1995:525, medan KIV:s bestämmelser för trafiken utanför EES förs över till YTL respektive YTF. På så sätt anpassas KIV:s bestämmelser till de allmänna bestämmelserna om domstolsprövning m.m.

För internationell trafik inom EES gäller för närvarande att länsstyrelsen är tillståndsmyndighet för all persontrafik inklusive linjetrafik samt för godstrafik. Flera skäl talar emellertid för att frågor om tillstånd till all internationell linjetrafik skall handläggas av Vägverket. Även frågor om tillstånd till andra internationella persontransporter bör föras över till Vägverket. Dessa tillstånd fordrar fortlöpande kontakter med utländska myndigheter. Verket kan i sin egenskap av central myndighet få en bättre överblick över den internationella trafikens omfattning, linjesträckning m.m. Inte minst kan fördelar dras av att verket redan handlägger ärenden om tillstånd till linjetrafik till länder utanför EES och därigenom redan har upparbetat internationella kontakter samt skaffat sig kännedom om internationella förhållanden på området. Internationell linjetrafik passerar dessutom ofta fler län i Sverige. Genom att samla linjetrafikärendena hos en och samma myndighet uppnår man samtidigt en enhetlig bedömning gentemot internationella transportörer. Regeringen föreslår därför att det sker en sammanföring av frågor om persontransporter till Vägverket.

Den hantering av kontrolldokument och certifikat, som i vissa fall krävs vid persontransporter inom EES enligt förordningen (EEG) nr 684/92 (artiklarna 11 respektive 13), bör dock även fortsättningsvis handhas av länsstyrelserna. Härför talar främst praktiska skäl – ansökan om sådana dokument ställs ofta till myndigheten i nära anslutning till att den aktuella transporten skall genomföras. Det ligger då nära till hands att vända sig till länsstyrelsen.

Vad ovan har sagts kräver ändringar i de bestämmelser som gäller enligt nuvarande 2 § första stycket förordningen 1995:525.

Den föreslagna ärendefördelningen inbegriper även ärenden om cabotagetrafik för persontransporter inom EES, som enligt 2 § tredje stycket nu handläggs av Generaltullstyrelsen. Även frågor om sådana tillstånd bör lämpligen handläggas av Vägverket.

Även cabotagettransporter på personsidan utanför EES bör ingå i Vägverkets kompetensområde.

Vägverket är redan tillståndsmyndighet enligt KIV för internationell linjetrafik med i Sverige registrerat fordon (4 § KIV).

Frågor om persontransporter med buss utanför EES som inte är linjetrafik, främst viss pendeltrafik, handläggs nu av Generaltullstyrelsen. Även dessa transportfrågor bör i konsekvens med den beskrivna fördelningen föras över till Vägverket.

Godstransporter

På godstransportsidan är myndighetsorganisationen mera okomplicerad. Mot bakgrund främst av att länsstyrelserna är tillståndsmyndighet för det inhemska trafiktillstånd som alltid krävs för att kunna söka ett gemenskapstillstånd, dvs. ett tillstånd till godstransporter inom EES, bör länsstyrelserna även fortsättningsvis vara tillståndsmyndigheter i fråga om tillstånd enligt förordningen (EEG) nr 881/92.

Frågor om transporttillstånd avseende godstransporter utanför EES prövas i dag av Generaltullstyrelsen. Styrelsen som central myndighet kompletteras av Tullverkets regionala organisation. Det framstår som naturligt att inte ändra den ordningen.

Cabotage trafik avseende godstransporter inom EU kommer att släppas fri från alla tillståndskrav den 1 juli 1998.

Genom förslagen ovan kan åstadkommas en uppdelning av ärenden som innebär att samtliga ärenden om tillstånd till internationella persontransporter handläggs av Vägverket. Ärenden om tillstånd till godstrafik inom EES handläggs av länsstyrelserna och sådana ärenden rörande transporter utanför EES av Generaltullstyrelsen. Härigenom uppnås en renodling av beslutsgångarna och därmed en effektivisering av tillståndsprövningen.

Tillståndsprövning m.m. beträffande transporttillstånd för ett svenskt registrerat fordon

Ett transporttillstånd bör få meddelas endast den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som finns för trafiken. Såsom gäller för inhemska trafiktillstånd bör det, när ett transporttillstånd beviljas, få meddelas de villkor som behövs.

När ett nationellt trafiktillstånd återkallas bör även berörda tillstånd som kan ha utfärdats för internationell trafik återkallas. De allmänna bestämmelserna beträffande återkallelse av trafiktillstånd i situationer när tillståndshavaren eller någon som företräder honom inte längre är lämplig bör dock tillämpas även i fråga om transporttillstånd. Det innebär då att ett transporttillstånd alltid skall återkallas i ett separat beslut, oavsett om det nationella tillståndet återkallas i samband därmed eller ej.

12 Biluthyrning

Regeringens förslag: Regler om biluthyrning behålls i en separat lag. För att köra en förhyrd buss avsedd för fler än 17 personer inklusive föraren skall krävas ett s.k. yrkesförarkompetensbevis. I fråga om den som under minst ett år har arbetat som yrkesförare eller har motsvarande erfarenhet under den senaste femårsperioden kan i stället ett intyg om körvana godtas. Taxifordon får endast hyras ut till den som har tillstånd att bedriva taxitrafik. Bestämmelserna om ansökan, tillsyn, varning, återkallelse och besluts omedelbara giltighet – om inte annat förordnas – ändras i överensstämmelse med vad som föreslagits för YTL. Straffskalan för vissa överträdelser mot BUL skall innefatta fängelse.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt förslagen. *Polismyndigheten i Göteborgs och Bohus län* anser att lagen bör omfatta även uthyrning av släpvagnar. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* påpekar att avsaknaden av särskilda kapitalkrav för yrkesmässig biluthyrning kan

medföra en risk för att vissa marginaltransporter kommer att döljas under begreppet uthyrning. *Biluthyrningsbranschens Riksförbund* anser bl.a. att den ansvarige för verksamheten skall vara skriven i och finnas i Sverige. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* avstyrker förslaget i dess nuvarande utformning. *Förbundet* menar bland annat att uthyrning av bussar utan förare i princip inte bör vara tillåten i andra fall än när såväl uthyrare som förhyrare innehar tillstånd till yrkesmässig busstrafik.

Skälen för regeringens förslag:

Inledning

Biluthyrningssektorn har inte kommit att diskuteras i så hög grad som den egentliga yrkestrafiksektorn. Anledningen till detta får antas vara att branschen, på ett fåtal undantag när, fungerar tillfredsställande. Författningsregleringen av biluthyrningen har stora likheter med den som finns i YTL och YTF. Det var först i samband med omarbetningen av yrkestrafiklagstiftningen år 1979 som bestämmelserna om biluthyrning bröts ut till en särskild lag respektive förordning. 1979 års förordning ersattes år 1988 med den mindre detaljerade nu gällande förordningen.

Således finns det bestämmelser om tillståndskrav och villkor för tillstånd, prövning av sökandens lämplighet och möjlighet att vid missförhållanden varna tillståndshavaren eller återkalla tillståndet. Skillnaderna i regelverkens uppbyggnad ligger främst i att biluthyrningsinstitutet är långt mindre detaljreglerat. Denna utveckling tenderar att alltmer förstärkas.

Lagrådet har i sitt yttrande föreslagit en ytterligare minskning av lagens detaljföreskrifter. Det gäller prövningen av andra än dem som driver biluthyrningsrörelse eller som har särskilt ansvar för verksamheten. *Lagrådet* anser att det inte föreligger någon anledning att ställa andra krav på dessa personer än som gäller för näringsverksamhet i allmänhet och att kostnaderna för det allmänna och för enskilda skulle minska om någon prövning inte skedde beträffande dem.

Denna förstärkta lämplighetsprövning, som gäller såväl för yrkestrafiken i stort som för biluthyrningsbranschen, infördes efter förslag i prop. 1987/88:78. Avsikten med att utöka den personkrets som skulle provas var bl.a. att komma tillrätta med bulvanförhållanden (prop. 1987/88:78 s. 40 ff.). Det finns ingen utvärdering av om det är den utökade prövningen som bidragit till att problemen inom biluthyrningsbranschen är få, eller om prövningen saknar betydelse för detta förhållande. Det är dock regeringens uppfattning att det utan en sådan analys inte finns tillräckligt underlag för att nu ändra den gällande ordningen. Med anledning av att regeringen på annat håll i denna proposition (avsnitt 7.3) föreslagit en väsentlig höjning av de ekonomiska kraven för att få bedriva yrkesmässig trafik, kan det dessutom finnas särskild anledning att behålla ett starkt skydd mot bulvanförhållande även för biluthyrningsbranschen. Inte heller har några förslag i avreglerande riktning framförts från branschen eller

från prövningsmyndigheterna. Se även författningskommentaren till Prop. 1997/98:63 8 och 9 §§ BUL.

Kraven på ekonomisk och personlig lämplighet

De allmänna krav som ställs på en innehavare av tillstånd till biluthyrning, den för verksamheten ansvarige m.fl. motsvarar de krav som ställs på en innehavare av trafikstillstånd m.fl. Kraven skiljer sig dock i fråga om de ekonomiska kriterierna. Det ställs inga beloppsmässiga krav på biluthyrningssidan. En förklaring härtill är att biluthyrning inte omfattas av den EG-lagstiftning som avser yrkestrafiken. En annan förklaring är självfallet branschens struktur och funktionssätt. Det är fråga om en förhållandevis liten, väl avgränsad bransch, men med en relativt väl utvecklad konkurrens mellan företagen. Omständigheterna har således inte påkallat någon ytterligare skärpning av författningsregleringen. Det förhållandet att uthyrningsföretagen ofta leasar sina fordon medför t.ex. automatiskt en ekonomisk kontroll och leder, genom de höga garantier som leasingföretagen kräver för sina fordon, till en självsanering av branschen. Hyrbilskunden ställer också i allmänhet ett berättigat krav att få hyra ett modernt och väl fungerande fordon.

När det gäller kraven på en tillståndshavares yrkeskunnande har tillståndsmyndigheter och domstolar i allmänhet ställt krav på att sökanden skall ha genomgått den av Vägverket föreskrivna särskilda utbildningen.

De krav i övrigt som ställs beträffande den personliga lämpligheten och vandeln motsvarar de som ställs på en innehavare av ett yrkestrafikstillstånd.

Mot bakgrund av det nu sagda delar regeringen utredningens bedömning att det inte föreligger något behov av att skärpa de ekonomiska kraven, de övriga kraven för att få tillstånd till biluthyrning eller grunderna för återkallelse av tillstånd.

Villkor för tillstånd m.m.

I avsnittet om trafikstillstånd har angetts att det i vissa fall är befogat att meddela villkor för sådana tillstånd och i vilka situationer villkor får föreskrivas (se avsnitt 7.5). Även för biluthyrningstillstånden bör särskilda villkor kunna meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden. En sådan reglering kan ha sitt berättigande, inte minst med hänsyn till att regleringen i övrigt av biluthyrningsbranschen inte är så omfattande. Exempelvis kan genom ett sådant villkor krävas att en viss tillståndshavare som inte har genomgått den utbildning i yrkeskunnande som anordnas skall göra detta. Såsom är fallet beträffande trafikstillstånden torde det även i fråga om biluthyrning ibland finnas skäl att meddela villkor i ett läge då det har konstaterats missförhållanden i verksamheten och villkoren skulle kunna tjäna som hjälp att reda ut situationen och undvika en återkallelse av tillståndet.

Även frågor om ansökan och återkallelse bör följa de principer som ovan anförts beträffande trafikstillstånd och taxiförarlegitimation (se

avsnitt 7.11 och 10.1). Således blir länsstyrelsen i det län där en fysisk person är folkbokförd respektive det län där en juridisk person har sin ledning prövningsmyndighet och behörig att handlägga såväl frågor om ansökan som frågor om återkallelse m.m. För en sökande som inte är folkbokförd i Sverige eller för en sökande som är en juridisk person och har sin ledning utanför Sverige skall Länsstyrelsen i Stockholms län vara prövningsmyndighet.

I avsnitten om trafiktillstånd respektive om taxiförarlegitimation har vidare föreslagits att samtliga beslut av länsstyrelsen enligt YTL som rör tillståndshavaren respektive föraren av taxifordon skall få överklagas. Detta innebär att även beslut om varning skall kunna överklagas till förvaltningsdomstol. På samma skäl som anförs där bör även ett beslut om varning enligt BUL få överklagas.

Det bör även råda överensstämmelse mellan YTL och BUL i fråga om att beslut skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Krav på särskild förarkompetens för förare av hyrda bussar

Vissa skyldigheter är knutna till innehavet av tillstånd till biluthyrning. Det allmänna krav på kontroll av en förare av ett hyrt fordon som ställs i 8 § BUF innebär, att ett fordon i uthyrningsrörelse inte får lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. I sistnämnda hänseende gäller körkortslagens regler. Därutöver gäller enligt 8 § BUF att en buss inte får lämnas ut till den som kan antas sakna tillräcklig erfarenhet av busstypen. Det saknas dock föreskrifter om hur denna kontroll skall utövas från uthyrningsföretagens sida.

Enligt vad utredningen funnit går den praktiska kontrollen vid uthyrning av buss i allmänhet till på så sätt att uthyraren kontrollerar – förutom körkortsbehörigheten – att föraren har tekniska färdigheter och körvana samt var han arbetar eller har arbetat som yrkesförare. Vid tveksamhet sker en kontroll av lämnade uppgifter med den uppgivna arbetsgivaren. Vidare provkörs fordonet av föraren tillsammans med uthyraren. Denne gör således en bedömning från fall till fall av förarens kompetens och körskicklighet. En lastbilsförare godkänns t.ex. inte utan vidare som bussförare. Vid uthyrning av mindre fordon, såsom bussar för cirka 15 passagerare, är kontrollen naturligt nog mindre rigorös.

I den allmänna debatten och från bussbranschen har emellertid rests krav på en skärpning av bestämmelserna i fråga om uthyrning av bussar utan förare.

Det är även regeringens uppfattning att hänsynen till trafiksäkerheten gör att strängare regler krävs.

Beträffande gränsdragningen för vilka tyngre fordon som bör omfattas av skärpta regler kan anföras, att det enligt förordningen (EEG) nr 3820/85 i vissa fall dras en gräns vid fordon som är lämpliga för transport av högst 17 personer, föraren inräknad (artikel 13). Denna gränsdragning skulle kunna användas även i nu aktuellt hänseende. En särskild kontroll av kompetensen skulle i linje härmed kunna krävas av den som skall köra ett fordon inrättat för transport av fler än 17 personer, föraren inräknad.

Med stöd av 3 § i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter utfärdar Vägverket s.k. yrkesförarkompetensbevis. Ett sådant bevis borde kunna användas som behörighetshandling eller bevis om sådan kompetens eller erfarenhet som krävs av den som skall föra en hyrd buss. Det bör kunna krävas att beviset är utfärdat inom de senaste fem åren. För en yrkesförare inom bussbranschen kan det dock inte anses rimligt att kräva ett ytterligare bevis om yrkeskompetens. För den som arbetar eller nyligen har arbetat som bussförare skulle därför ett intyg om viss tids anställning under de senaste fem åren kunna tjäna som bevis på motsvarande kunnande.

För beviset om yrkesförarkompetens gäller att vederbörande skall ha gått igenom ett teoretiskt prov. Praktiska inslag saknas alltså, vilket kan tala mot att införa ett krav på ett sådant bevis. Ett alternativ kan vara att tillskapa ett särskilt prov, antingen teoretiskt eller praktiskt eller en kombination härav, för den som vill föra en hyrd buss. Det är dock en stor fördel att kunna använda det redan existerande yrkesförarkompetensbeviset. Det är också att märka att utbildningen och provet för yrkesförarkompetensbeviset innehåller viktiga moment om säkerheten i trafiken. Inte minst dessa delar bör vara av stort värde att känna till för den som för buss vid t.ex. längre utflyktsresor, som ofta företas med ett hyrt fordon. Den omständigheten att krav på yrkesförarkompetensbevis vid förande av tyngre, uthyrda bussar införs bör inte medföra att uthyrningsföretagens nuvarande kontroll av föraren minskas. Tvärtom bör det betonas att denna kontroll står kvar. Det kan t.ex. vara befogat att Vägverket efter samråd med branschen ger ut allmänna råd om detta.

Mot bakgrund av det nu sagda föreslås således en bestämmelse om att uthyraren, när det är fråga om uthyrning av en buss som är inrättad för fler än 17 personer inklusive föraren, skall kräva att föraren har ett yrkesförarkompetensbevis, inte äldre än fem år, *eller* ett intyg om att föraren har minst ett års tjänstgöring som yrkesförare av buss eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren. Med motsvarande erfarenhet kan t.ex. avses civil eller militär trafiklärare.

Även en anställd eller annan som faktiskt lämnar ut fordonet skall ha samma ansvar som uthyraren.

Den nu föreslagna bestämmelsen bör tas in i lagen.

För att ytterligare inskräpa vikten av att bestämmelsen iakttas bör straffansvaret skärpas så att fängelse kan följa på en överträdelse.

Uthyrning av taxifordon

I 12 § nuvarande YTF sägs att innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik enligt ett trafiktillstånd, skall en skriftlig anmälan om fordonet lämnas till tillståndsmyndigheten. Myndigheten skall kontrollera att det fordon som anmälts uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK, och FK samt att tillståndshavaren är ägare av eller har nyttjanderätt till fordonet.

Ett fordon som utrustas med taxameter enligt bestämmelserna i FK skall registreringsbesiktigas för taxitrafik enligt 36 § FK. Härvid kontrolleras bl.a. taxameterutrustningen. När så har skett skall tillståndshavaren anmäla till länsstyrelsen att han avser att använda fordonet i sin taxirörelse. Sedan länsstyrelsen har registrerat anmälan sker en automatisk beställning av såväl yrkestrafikmärke som gula registreringsskyltar. Den gula registreringsskylten för taxi är med andra ord kopplad till användningssättet.

Den som har tillstånd till taxitrafik och samtidigt har tillstånd till biluthyrning kan anmäla sitt taxifordon även som uthyrningsfordon. Det har uppmärksammats att sådana fordon då kan hyras ut till någon som själv inte har något tillstånd till taxitrafik. Hyresmannen kan därmed göra sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik och uthyraren i princip till medhjälp till olaga yrkesmässig trafik.

Enligt vad utredningen funnit förekommer det i viss utsträckning att den som har tillstånd till biluthyrning anskaffar fordon som taxiutrustas i syfte att hyra ut det till den som vill bedriva taxirörelse. Det saknas dock skäl att tillåta att sådan uthyrning av taxiutrustade fordon sker till någon annan än den som har tillstånd till taxitrafik. För att effektivisera kontrollen i nu aktuellt hänseende bör därför införas en bestämmelse varigenom ett fordon som enligt FK är registreringsbesiktigat för taxitrafik inte får hyras ut till annan än den som har tillstånd till sådan trafik. En sådan bestämmelse bör tas in i lagen.

Överträdelser av bestämmelsen bör straffsanktioneras.

13 Transportförmedling

Regeringens förslag: Lagen (1979:560) om transportförmedling upphävs.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrat sig i denna del har tillstyrkt förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Transportförmedling utövas inom alla transportslag. Den tillståndspliktiga förmedlingsverksamhet avseende vägtrafik som bedrivs enligt TFL är dock begränsad till vissa transporter, vilka endast utgör en ringa del av all den transportförmedling som i praktiken förekommer inom lastbilstrafiken. Det är emellertid i allmänhet inte denna form av transportförmedling som brukar utsättas för kritik. Sådan kritik kan avse t.ex. att åkare lätt hamnar i en beroendeställning till vissa förmedlare. Det pekas också på att det förekommer oseriösa transportförmedlare åt mindre åkeriföretag, vilka förmedlar uppdrag på provisionsbasis. Kritiken tar sikte på förekomsten av osund eller äventyrlig ekonomi och bristande respekt för trafikeringsregler. Inte sällan mynnar kritiken ut i krav på skärpt lagstiftning.

En reformering av lagstiftningen om transportförmedling, som innebär att tillämpningsområdet utvidgas i mera betydande omfattning, skulle skapa stora författningstekniska svårigheter. En alltför omfattande

lagstiftning skulle också bli svår att tillämpa. Samtidigt binds resurser i en kontrollapparat som till stora delar kan befaras bli ineffektiv. De problem som finns inom transportförmedlingsverksamheten i vid bemärkelse bör i stället uppmärksammas inom ramen för annan lagstiftning för näringsverksamhet och den brottsbekämpning som sker där. För detta ändamål är det nödvändigt att tillgängliga resurser koncentreras och utnyttjas där resultat bäst kan nås. I detta sammanhang kan hänvisas till de rutiner för samarbete mellan tillståndsmyndigheter och andra myndigheter som föreslås i avsnitt 14.1. Genom ett sådant samarbete, som primärt avser den egentliga yrkestrafiken, kan missförhållanden uppdagas även inom närstående sektorer, som t.ex. transportförmedlingsverksamhet. Det är också av betydelse att straffet skärps för försummelser vad gäller transportköpar/beställaransvaret enligt 22 § nuvarande YTL. Förslag härom lämnas i avsnitt 15. Dessa lagstiftningsåtgärder träffar en del av sådana olagliga förfaranden som har påtalats inom bl.a. transportförmedlingsbranschen.

När det gäller godstransporter förefaller sådana missförhållanden till inte ringa del återfinnas inom den sektor av branschen, där små företag, vars fordonspark ofta endast består av en dragbil, erbjuder sina tjänster till i första hand transportförmedlare. Dessa åkeriföretag har i allmänhet inte något eget transportkoncept eller några långsiktiga avtal med fasta kunder och de blir härigenom starkt beroende av transportförmedlare. Förmedlarna i sin tur strävar naturligt nog efter att köpa körningar på så förmånliga villkor som möjligt. Mot bakgrund härav har ofta transportförmedlarna framställts som ansvariga för missförhållanden inom den aktuella trafiken genom att endast erbjuda körningar till sådana priser, transporttider och andra villkor att åkeriföretagen i praktiken tvingats överträda olika regler för att kunna konkurrera om och genomföra körningarna. Denna beskrivning har ibland använts som argument för en långtgående reglering av transportförmedlingsverksamheten. Sedan länge åläggs också transportförmedlare och andra professionella transportköpare, t.ex. industriföretag, ett särskilt ansvar. Detta avser emellertid endast det förhållandet att transportören skall inneha vederbörligt trafiktillstånd, det s.k. transportköparansvaret.

Även de av transportförmedlarna anlidade åkarna är emellertid självständiga företagare, vilka till skillnad från företagare i flertalet andra branscher, har ett särskilt tillstånd att bedriva sin verksamhet. Detta tillstånd har erhållits efter en lämplighetsprövning, innefattande bl.a. krav på yrkeskunnande.

Åkeriföretagaren är den ende som i realiteten kan bestämma över transportens genomförande vad avser exempelvis hastighet, kör- och vilotider samt val av färdväg, liksom över fordonets skick och utrustning. Att skatter och försäkringar betalas och att kompetenta förare anlitas är likaledes åkeriföretagets naturliga ansvar. En annan fördelning av ansvaret för den transportverksamhet, som åkeriet genom trafiktillståndet prövats särskilt lämpligt att utöva, skulle underminera hela yrkestrafiklagstiftningen. Endast den som verkligen har den direkta kontrollen över transporterens faktiska genomförande kan vara tillståndshavare. Härigenom skapas klara ansvarsförhållanden som innebär att tillståndshavare vid misskötsamhet kan utestängas från branschen, samtidigt som den

skötsamme tillståndshavaren skyddas från konkurrens från mindre seriösa företagare utan tillstånd.

Förhållandet är dessutom det att utövarna av den transportförmedlingsverksamhet som i dag omfattas av lagstiftningen allmänt anses sköta sig i huvudsak utan anmärkningar vad gäller trafikuppläggning och relationer till kunder och det allmänna. En utvidgning av regelsystemet skulle riskera att träffa samma målgrupp för lagstiftningen. Med andra ord skulle utvidgningen endast medföra ytterligare regler och restriktioner för de skötsamma företag, som fungerar väl även utan speciallagstiftning. Därmed skulle en sådan reform te sig meningslös.

Mot den angivna bakgrunden är det regeringens bedömning att en utvidgning av tillämpningsområdet för lagstiftningen om transportförmedling inte ger några garantier för att de problem i form av oseriös verksamhet som förekommer i periferin av verksamheten blir ändamålsenligt lösta. En reformering av lagstiftningen inom dess befintliga ram, eventuellt i kombination med en mindre utvidgning av den, är inte heller någon framkomlig väg. Kontroll och uppföljning bör i stället ske av den yrkesmässiga trafiken med hjälp av bl.a. de rutiner härför som föreslås i avsnitt 14.

Dessa överväganden leder fram till att lagen om transportförmedling bör upphävas. Avarter inom verksamheten bör i stället bekämpas med hjälp av branschens egna insatser och med stöd av övrig lagstiftning.

Några särskilda övergångsbestämmelser torde inte behövas.

Regeringens förslag: Tillsynen på regional nivå skall handhas av länsstyrelsen i det län där tillståndshavaren är folkbokförd eller, om tillståndshavaren är en juridisk person, i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Tillsynen över innehavare av taxiförarlegitimation skall utövas i det län där taxiföraren är folkbokförd. Tillsynsmyndigheternas prövning skall även omfatta att den yrkesmässiga trafiken bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan trafikutövarna.

Samarbetningen mellan utsökningsregistret och yrkestrafikregistret utvidgas till att avse alla personer som omfattas av prövningen enligt YTL.

Patent- och registreringsverkets (PRV) aktiebolags- respektive handelsregister bör med vissa intervaller samköras med yrkestrafikregistret enligt samma rutiner som införts för samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren. En avisering till länsstyrelserna bör ske på motsvarande sätt som vid sistnämnda samkörning.

Terminalåtkomsten enligt 16 a § polisregisterkungörelsen (1969:38) skall förutom ansökningsärenden omfatta tillsyn av tillståndshavare. Den skall vidare omfatta trafikansvariga och i övrigt de personer som prövas. Även i ärenden om och tillsyn angående taxiförarlegitimation skall sådan åtkomst finnas.

Vägverket, som är tillståndsmyndighet enligt YTL i vissa fall, skall få samma åtkomst till polisregister som länsstyrelserna har.

Allmän domstols och Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet utvidgas vad beträffar såväl personkrets som brottstyper. Bestämmelsen om skyldighet för andra myndigheter att underrätta länsstyrelsen om missförhållanden som rör den yrkesmässiga trafiken i olika avseenden förtydligas.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag anges i bilagan till sekretesslagen (1980:100) som sådana organ som enligt 1 kap. 8 § sekretesslagen vid tillämpningen av lagen är att jämställa med myndigheter, såvitt avser fordonskontroll enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Utredningen har dock inte behandlat frågan om ändring i bilagan till sekretesslagen.

Remissinstanserna: *Länsrätten i Kopparbergs län m.fl.* anser att reglerna för behörig myndighet på yrkestrafiksidan skall korrespondera med motsvarande bestämmelser beträffande körkort. Flera remissinstanser påpekar emellertid att en överflyttning av ärenden i samband med byte av folkbokföringsort medför hanteringsmässiga svårigheter och risker för att ärenden tappas bort. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att Vägverket skall vara såväl tillsyns- som tillståndsmyndighet för den yrkesmässiga busstrafiken.

14.1 Samverkan mellan myndigheter

Regional tillsynsmyndighet

Såsom föreslagits på olika ställen ovan skall samtliga frågor som rör tillstånd till yrkesmässig trafik, såväl ansökan som tillsynsfrågor samt frågor om återkallelse och varning, prövas om sökanden är en fysisk person av länsstyrelsen i det län där han är folkbokförd och om sökanden är en juridisk person av länsstyrelsen i det län där företagets verksamhet eller ledning finns. Motsvarande bestämmelser har föreslagits för biluthyrning och i fråga om taxiförarlegitimation. Genom förslaget skapas överensstämmelse mellan bestämmelserna för körkort, förarlegitimation, trafik tillstånd och tillstånd till biluthyrning. Vidare kan tillsynsarbetet komma att underlättas genom att kontakter med andra myndigheter etc. i huvudsak kan ske inom regionen.

Såsom anförts i avsnitt 8 bör prövningsmyndigheterna åläggas att verka för en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Detta bör även komma till uttryck i lagen.

14.2 Sambearbetning av registrerade uppgifter

Allmänt

Myndigheternas tillsyn av den yrkesmässiga trafiken kan ses som en uppföljning av att de förutsättningar som en gång konstaterats föreligga när tillstånd till viss trafik beviljades alltjämt föreligger. I tillsynssituationer ställs olika intressen mot varandra; skyddet för den personliga integriteten ställs mot samhällets intresse av att lagar och förordningar följs.

Sverige ligger långt framme beträffande databaserade register. Inom hela samhällsområdet registreras uppgifter om den som utövar näringsverksamhet. Från många håll efterfrågas möjligheten till en sambearbetning av dessa registrerade, offentliga uppgifter. Från vissa myndigheters sida pekas också på att en sambearbetning av registeruppgifter är ett kostnadseffektivt sätt att få veta hur näringsidkaren sköter sina åligganden, främst gentemot samhället. När man genom lagstiftning utökar länsstyrelsernas tillsynsverksamhet på yrkestrafikområdet kan det finnas skäl att av bl.a. effektivitetshänsyn underlätta olika former av sambearbetning av myndigheternas register.

I utsökningsregisterlagen (1986:617) finns bestämmelser om ett för hela landet gemensamt utsökningsregister, det s.k. REX-registret, som i första hand skall användas inom exekutionsväsendet. Efter förslag i prop. 1993/94:168 har riksdagen beslutat att registret får användas även för tillsyn över innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt YTL (1 § tredje stycket 4).

I 2 c § utsökningsregisterförordningen (1986:678) regleras nu nämnda möjlighet närmare. Vissa uppgifter i utsökningsregistret får sambearbetas med uppgifter om innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga i Vägverkets centrala yrkestrafikregister. Utsökningsregistret och yrkestrafikregistret samkörs tre gånger per år. Riksskatteverket redovisar resultatet av sambearbetningen till Vägverket. Uppgift lämnas i förekommande fall om bl.a. skuldens storlek, likvidation, konkurs, ackord och näringsförbud. Uppgifterna lämnas inte ut på medium för automatisk databehandling. Vägverket sammanställer därefter uppgifterna för information till länsstyrelserna. Dessa hålls därigenom kontinuerligt underrättade om tillståndshavare och trafikansvariga som restförts för skatter och avgifter.

Den tillsyn som baseras på sambearbetat material kan initieras genom att tillsynsmyndigheterna aviseras om gjorda samkörningar. De åtgärder som tillsynsmyndigheten vidtar efter en sådan avisering förenas med andra tillsyns- och kontrollmoment. Det är regeringens uppfattning att fullgörandet av dessa uppgifter inte påkallar att länsstyrelserna ges direktåtkomst (terminalåtkomst) till utsökningsregistret. En ordning med sambearbetning och påföljande avisering till myndigheten torde t.o.m. innebära ett mer effektivt sätt, än direktåtkomst, vid handläggning av ansökningar respektive ärenden om tillsyn, eftersom åtgärder krävs endast beträffande aviserade personer.

Däremot bör en utvidgning ske såtillvida att bestämmelsen i 1 § tredje stycket 4 utsökningsregisterlagen, som anger personkretsen för sambearbetningen, får omfatta även övriga prövade personer enligt nuvarande 6 § andra stycket YTL. Såväl utsökningsregisterlagen som förordningen bör vidare ta sikte också på uppgifter som behövs för tillsyn enligt BUL.

Samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren syftar till att ta fram uppgifter om sådana innehavare m.fl. av trafiktillstånd och biluthyrningstillstånd som missköter trafikrörelsens ekonomi. Ekonomiska förhållanden har inte samma avgörande betydelse för en innehavare av taxiförarlegitimation. Det krävs därför inte någon utvidgning av bestämmelserna om sambearbetning i detta avseende.

Polisregister

Bestämmelsen i 16 a § polisregisterkungörelsen reglerar länsstyrelsens rätt till terminalåtkomst till polisregistret för upplysning i bl.a. ärenden om trafiktillstånd samt tillstånd till biluthyrning. Bestämmelsen bör, förutom ärenden vid ansökan, omfatta även tillsyn av tillståndshavare. Registersökningen bör vidare få omfatta, utöver tillståndshavare och

trafikansvarig, den vidare personkrets som skall lämplighetsprövas enligt nuvarande 6 § andra stycket YTL, dvs. övriga prövade personer.

I bestämmelsen bör också åtkomst för upplysning i ärende om taxiförarlegitimation införas. Länsstyrelsernas möjlighet till registerkontroll bör få omfatta ärenden som rör såväl ansökan som tillsyn beträffande taxiförarlegitimation.

Vägverket är tillståndsmyndighet enligt YTL beträffande tillstånd till linjetrafik som berör flera län. Vägverket bör därför få samma åtkomst till polisregister som länsstyrelserna får.

Bolagsregister

Även PRV:s aktiebolags- respektive handelsregister bör med vissa intervaller samköras med yrkestrafikregistret enligt samma rutiner som införts för samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren. Avisering till länsstyrelserna kan därefter ske på motsvarande sätt. Därigenom skulle länsstyrelserna kunna följa upp de tillståndshavare beträffande vilka ändringar har skett men tillståndshavarens anmälnings-skyldighet enligt YTF inte har fullgjorts.

Nödvändiga bestämmelser för att ange ändamålet med sambearbetningen och vilka uppgifter som avses regleras lämpligen i förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister, eller i en ny sådan förordning, aktiebolagsförordningen (1975:1387) och handelsregisterförordningen (1974:188).

Underrättelseskyldighet för domstolar m.fl.

En utökad underrättelseskyldighet för domstolar avseende skattebrott och annan ekonomisk brottslighet som länsstyrelsen som tillstånds- och tillsynsmyndighet behöver bör övervägas. Därutöver kan uttryckligen behöva anges att skattemyndigheter och andra myndigheter som uppstår eller driver in skatter eller avgifter skall lämna en prövningsmyndighet uppgifter som denna behöver för sin tillståndsprovning eller tillsyn.

14.3 Offentlighet och sekretess hos besiktningsorgan

Regeringen finner det lämpligt att i detta sammanhang, efter samråd med berörda organ, modernisera reglerna beträffande offentlighet och sekretess vid Aktiebolaget Svensk Bilprovning m.fl. bolag. Dessa regler har hittills inte justerats i takt med att det s.k. riksprovplatssystemet avskaffats.

I bilagan till sekretesslagen (1980:100) anges nu att riksprovplatserna Aktiebolaget Svensk Anläggningsprovning (som numera ändrat firma till SAQ Kontroll Aktiebolag), Aktiebolaget Svensk Bilprovning och Apoteksbolaget skall betraktas som sådana organ som enligt 1 kap. 8 § sekretesslagen vid tillämpningen av lagen är att jämställa med myndig-

heter, såvitt avser den del av verksamheten som innefattar ”kontroll som riksprovplats”. Allmänheten har därmed också rätt till insyn i denna verksamhet enligt bestämmelserna om allmänna handlingars offentlighet i tryckfrihetsförordningen.

I samband med att EES-avtalet godkändes beslutade riksdagen om riktlinjer för avveckling av riksprovplatssystemet och antog lagen (1992:1119) om teknisk kontroll (prop. 1991/92:170 bet. 1992/93:EU1, rskr. 1992/93:18). Riksprovplatssystemet upphörde den 1 januari 1995. Med anledning av avvecklingsbeslutet antog riksdagen en ny lag om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet (SFS 1994:2043). Denna lag skulle gälla intill utgången av år 1997 och innebar att AB Svensk Bilprovning och Statens Maskinprovningar (genom SFS 1996:374 ändrat till Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut Aktiebolag eller ett av detta helägt dotterbolag), utan att vara riksprovplatser, under en övergångstid med ensamrätt kunde utföra nationella typbesiktningar, registreringsbesiktningar, kontrollbesiktningar och andra slag av besiktningar. Riksdagen har därefter beträffande lagen dels föreskrivit att den skall fortsätta gälla utan tidsbegränsning, dels ändrat den så att de organ som med ensamrätt kan utföra besiktningarna är Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag (prop. 1996/97:1 utg. omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115).

På grund av riksprovplatssystemets upphörande bör bestämmelsen som rör riksprovplatserna i bilagan till sekretesslagen ändras. Frågan är om det är önskvärt att det fortfarande skall finnas någon form av insyn beträffande de aktuella organen.

Utvidgningen av offentlighetsprincipens tillämpning utanför myndighetsområdet bör inriktas på de organ som handhar myndighetsutövning mot enskilda.

Riksprovplatsernas verksamhet har innefattat myndighetsutövning genom att kontrollorganen inte bara haft att prova om en produkt uppfyller vissa krav utan även att på grundval av provningsresultatet godkänna eller underkänna produkten. När övergång skett från systemet med riksprovplatser till det EG-anpassade öppna systemet har detta inneburit, förutom att kontrollorganens monopolställning avskaffats, att den rättsliga karaktären på de berörda organens verksamhet ändrats genom att de inte längre fattar beslut på statens vägnar. Inslaget av myndighetsutövning har därmed försvunnit (se prop. 1991/92:170, s. 58 ff). När det gäller Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag är läget dock annorlunda. Enligt lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet skall bolagen med ensamrätt utföra viss fordonsbesiktning. I praktiken har därmed dessa bolag samma uppgifter som riksprovplatserna tidigare hade. Dessa uppgifter innefattar bl.a. myndighetsutövning. Bolagens verksamhet bör därför i fortsättningen vara föremål för insyn i samma utsträckning som gällde beträffande riksprovplatserna. Detta sker lämpligen genom att bolagen anges i förteckningen i bilagan till sekretesslagen, med angivande av att insynen skall gälla handlingar som hör till fordonskontroll enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Apoteksbolaget Aktiebolag, som inte längre har någon uppgift som motsvarar en riksprovplats, bör utgå ur förteckningen i bilagan till sekretesslagen. Prop. 1997/98:63

15 Ansvarsfrågor

Regeringens förslag: Straffsatsen för olaga yrkesmässig trafik höjs till fängelse i högst ett år. Det s.k. transportköparansvaret skall omfatta all yrkesmässig trafik och fängelse i högst ett år bör även här införas i straffskalan. En polisman eller tulltjänsteman får rätt att hindra fortsatt färd för fordon som framförs i strid mot bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen. Den som uppsåtligen för fordon utan att inneha föreskriven taxiförarlegitimation skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma skall gälla den tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar förare som saknar förarlegitimation. Vidare skall en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för legitimationen kunna dömas till böter. Tullmyndighet och tulltjänsteman skall kunna utnyttjas i samband med förundersökning av brott mot lagens bestämmelser.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har dock inte behandlat frågan om utnyttjande av tullmyndighet vid förundersökning.

Remissinstanserna: *Riksåklagaren m.fl.* har tillstyrkt förslagen om straffskärpning. *Göta hovrätt* har däremot avstyrkt att straffet för olaga yrkesmässigtrafik eller utnyttjande av sådan tjänst höjs till fängelse i högst ett år. Förslaget om rätt att hindra fortsatt färd har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. *Rikspolisstyrelsen* anser bl.a. att det bör införas en uttrycklig rätt för polisen att utföra kontroll av fordon och utrustning. *Generaltullstyrelsen* har bl.a. föreslagit att tullmyndigheten och tulltjänsteman bör få befogenhet att utföra vissa initiala åtgärder i samband med förundersökning av brott som sker i samband med internationella vägtransporter. Vidare har *Generaltullstyrelsen* förordat att endast polisman skall ges rätt att ta hand om skyltar från taxibilar.

Skälen för regeringens förslag: Den som ställer sig utanför lagregleringen av den yrkesmässiga trafiken genom att inte ansöka om tillstånd för sin yrkesmässigt bedrivna transportverksamhet undgår den rigorösa prövning i olika avseenden som gäller på detta område. I takt med att kraven vid denna prövning ökar – inte minst vad avser de ekonomiska kraven för att bedriva yrkesmässig trafik – kan antalet transportörer som försöker undvika att träffas av lagstiftningens krav förväntas öka. Detta kan befaras gälla inte minst beträffande olaga yrkesmässig taxitrafik. En straffskärpning utgör därför en viktig signal om att det här rör sig om ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. Sammantaget är straffvärdet för denna brottslighet så högt att en justering i skärpande

riktning bör ske. Den som uppsåtligt driver yrkesmässig trafik utan tillstånd bör därför kunna dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

Beträffande en tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet bör det liksom hittills räcka med oaktsamhet för att straffansvar skall träda in. Någon skärpning beträffande straffskalan vid dessa överträdelser krävs inte.

Straffbestämmelsen för den tillståndshavare som i taxitrafik anlitar en förare som inte innehar den föreskrivna taxiförarlegitimationen bör i redaktionellt hänseende föras samman med övriga sådana bestämmelser som rör taxitrafiken, se nedan.

Transportköparansvaret

I 22 § YTL regleras det s.k. transportköparansvaret. Där föreskrivs att om beställningstrafik med buss eller godstrafik har drivits utan tillstånd, skall den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

För att understryka vikten av att ansvaret för transporter fördelas över samtliga led har från flera håll ansetts att straffansvaret bör skärpas så att fängelse ingår i straffskalan.

Transportköparansvaret är ett viktigt instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken.

Det är inte främst en utvidgad lagstiftning som krävs för att komma till rätta med problemen inom den yrkesmässiga trafiken. I stället bör tillsynen och kontrollen av redan gällande bestämmelser skärpas såväl på yrkestrafikområden som inom andra författningsområden. För vissa överträdelser, där en lagföring kan förväntas få en viss genomslagskraft, krävs dock en straffskärpning. Detta gäller inte minst i fråga om transportköpar/beställaransvaret. Dessa lagstiftningsåtgärder träffar en del av de olagligheter som har påtalats inom bl.a. transportförmedlingsbranschen i dennas vidare bemärkelse. I avsnitt 13 föreslås att lagstiftningen om transportförmedling upphävs. Ansvaret för den som förmedlar transporter gäller emellertid alltså. Det förhållandet att det för ansvar krävs att det är fråga om att yrkesmässigt träffa avtal medför t.ex. för taxitrafikens del att den vanlige taxikunden inte berörs av ett sådant ansvar. Någon utvidgning av straffansvaret genom att ta bort kravet på yrkesmässighet är därför inte aktuellt.

Ansvaret för den som yrkesmässigt avtalar om transporter bör däremot kunna utvidgas så att det omfattar all yrkesmässig trafik. Detta är angeläget dels för att understryka betydelsen av ett sådant ansvar inom hela sektorn, dels för att fånga upp olika former av upphandling och inskräpa ett ansvar för upphandlaren av transporttjänster av olika slag.

Det är vidare rimligt att det föreligger en överensstämmelse mellan ansvaret för olaga yrkesmässig trafik och beställaransvaret. Straffskalan bör därför ändras så att den omfattar fängelse i högst ett år.

En rätt att under vissa omständigheter kvarhålla ett fordon och hindra dess fortsatta färd finns redan på olika håll i lagstiftningen t.ex. 168 § VTK, 114 § FK och 18 § KIV. En sådan bestämmelse har den fördelen att den får en omedelbar effekt och därmed snabbt kan påverka beteendet. Det är i de nämnda reglerna fråga om överträdelser som objektivt kan konstateras. En regel om kvarhållande av fordon vid brott mot de centrala yrkestrafikförfattningarna, dvs. YTL och YTF, kan inte alltid förväntas få samma klara och okomplicerade tillämpning. En regel av nu nämnt slag bör dock kunna få betydelse i vissa fall, särskilt beträffande fordon i taxitrafik som framförs utan tillstånd eller har brukandeförbud på grund av manipulering av taxameter eller dess plombering. En rätt att hålla kvar ett fordon när det klart kan konstateras att tillstånd till trafiken saknas eller brott mot taxameterbestämmelserna föreligger kan således vara effektivt.

Det är därför regeringens uppfattning att en regel bör införas i YTL med innebörd att en polisman eller tulltjänsteman får rätt att hindra fortsatt färd för fordon som framförs i strid mot bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen.

Utnyttjande av tullmyndighet vid förundersökning av brott

Olaga yrkesmässig trafik i samband med internationella vägtransporter upptäcks ofta av tullen i samband med att fordon passerar in eller ut ur landet. Praktiska skäl talar därför för att utvidga möjligheten att utnyttja biträde av tullen vid förundersökning till att gälla även brott mot YTL. Liknande regler finns i näraliggande sammanhang, t.ex. enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och lagen (1988:328) om fordonsskatt på utländska fordon. Den nu föreslagna rätten att biträda vid förundersökning av brott mot YTL innebär därför ingen drastisk förändring.

Taxiförarlegitimationen

Den nuvarande regelutformningen har tolkats så att ansvar för avsaknad av taxiförarlegitimationen inte kan utdömas, om den rapporterade föraren över huvud taget inte innehar någon legitimation.

För att få ett konsekvent regelverk beträffande taxilegitimeringen bör samtliga förfaranden som innebär att ett taxifordon förs utan att föraren innehar legitimation straffsanktioneras. De straffbestämmelser som rör avsaknaden av legitimation, dvs. både för tillståndshavare och förare, bör för att man skall få ett överskådligt regelverk samlas. För att inskräpa vikten av att reglerna för taxitrafiken följs bör de straffbelagda förfarandena som rör taxiförarlegitimationen i straffskalan även inrymma fängelse. En överensstämmelse med straffskalan för bestämmelsen om olovlig körning i lagen (1951:649) om vissa trafikbrott uppnås då.

Den särskilda körkortsbehörigheten TAXI skall enligt förslaget i avsnitt 10.1 avskaffas. Behörigheten – utöver själva körkortet – att föra personbil och lätt lastbil i taxitrafik och annan trafik för persontransporter regleras därefter uteslutande genom kravet på innehav av taxiförarlegitimation i YTL. Behörigheten att föra övriga i 5 § KKL nämnda fordon avses föras över till nya YTL. I konsekvens härmed bör även bestämmelserna i 35 och 36 §§ KKL föras över till denna lag.

Vidare föreslås i avsnitt 10.1 att en förarlegitimation skall få förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl och att sådana villkor skall få meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden. På motsvarande sätt som en sanktion drabbar en tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats för tillståndet bör en sanktion följa för den innehavare av en legitimation som bryter mot sådana villkor som av något skäl har meddelats för innehavet.

Omhändertagande av registrerings skyltar

Det finns skäl att ge polisen rätt att omhänderta den gula registrerings skylten för taxi, t.ex. om fordonets ägare inte har tillstånd till taxitrafik eller om fordonet av annan anledning inte längre skall vara försett med sådana skyltar. Nu nämnda regler om skyltar bör tills vidare finnas i yrkestrafiklagstiftningen. Vidare bör i BRK införas en straffsanktionerad skyldighet för fordonsägaren att återlämna gula taxiskyltar som innehas utan att fordonet skall vara försett med sådana.

Det kan påpekas att det i 19 § BRK finns bestämmelser om att ett registrerat fordon i princip får brukas endast om det är försett med registrerings skyltar. En straffbestämmelse för överträdelse av denna bestämmelse finns i 87 § BRK.

Brukandeförbud

Taxametern spelar en central roll för kontrollen av taxitrafiken. Ett straffsanktionerat förbud mot att i taxitrafik använda fordon med bristfällig eller avstängd taxameterutrustning är därför påkallat. Regler härom bör tas in i YTF.

16 Ekonomiska konsekvenser

Regeringens bedömning: De sammantagna ekonomiska konsekvenserna av de föreslagna lagändringarna är svårbedömda. Regeringens bedömning är dock att de föreslagna lagändringarna kan förväntas medföra sådana effektivitetsvinster att de sammanlagda kostnaderna för det allmänna på sikt inte kan förväntas öka. Initialt kan dock vissa kostnader av engångskaraktär uppstå.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens. Kostnaderna för förvaltningsdomstolarna är dock inte behandlade.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor* anser att om ambitionerna om krafttag mot den ekonomiska brottsligheten skall uppfyllas innebär det ett behov av ökade resurser hos tillstånds- och tillsynsmyndigheterna.

Skälen för regeringens bedömning: De nu lämnade förslagen innebär i flera viktiga hänseenden förändringar i författningsstrukturen. De sammantagna ekonomiska konsekvenserna av de föreslagna lagändringar är svårbedömda. Det är emellertid regeringens bedömning att dessa förändringar inte medför att ramen för de på området befintliga resurserna överskrids.

Förslagen innebär i vissa delar en ambitionshöjning jämfört med det arbete som i dag bedrivs vid de regionala prövningsmyndigheterna, men förslagen leder också till rationaliseringar av de arbetsuppgifter som redan i dag existerar för myndigheterna.

I det sammanhanget kan särskilt poängteras de förslag som lagts fram avseende sambearbetning mellan olika register. Att skapa rutiner för sådan sambearbetning och att få en väl fungerande ordning genererar i och för sig initialt vissa kostnader men dessa är av engångsnatur. När systemet väl tagits i bruk kan dock arbetskostnaderna förväntas bli lägre än med ett manuellt kontrollsystem och då föranleda en total kostnadsminskning. Detsamma kan sägas gälla för informationsutbytet mellan myndigheterna på området.

I samband med att ny lagstiftning för en samhällssektor träder i kraft finns naturligt nog ett ökat informationsbehov. Kostnaderna härför kan dock inte bedömas uppgå till några betydande belopp. Därtill kommer att branschens organisationer och andra aktörer kan förväntas att för sina respektive medlemmar i stor utsträckning medverka till att informera om nyheterna i regelverket och de förändrade kraven i olika hänseenden.

Den föreslagna samordningen av den särskilda förarlegitimationen för taxi med körkortsbehörigheten TAXI kan inte heller förväntas medföra ökade kostnader för staten. I den mån förslaget kan medföra någon ökning av kostnaderna kan denna förväntas finansieras genom avgifter för prov och utfärdande.

Vad gäller frågan om ändrade kostnader för förvaltningsdomstolarna kan införandet av en ny lagstiftning visserligen inledningsvis innebära ett ökat antal ärenden, innan en mera tydlig praxis har etablerats. Härtill kommer att det enligt förslaget införs vissa nya beslut som får överklagas till förvaltningsdomstol, t.ex. beslut om varning samt beslut om olämplighetsperiod för taxiförarlegitimation. Antalet överklaganden som rör yrkestrafiken har emellertid under tidigare år varit ringa (under år 1996 utgjorde t.ex. antalet mål som avsåg yrkestrafiklagstiftningen ca 3 ‰ av det totala antalet mål vid länsrätterna). Vid en samlad bedömning är det regeringens uppfattning att förslaget på sikt inte heller kommer att medföra några ökade kostnader för förvaltningsdomstolarna.

Författningarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 1998.

Förslaget till höjningar av de ekonomiska krav som bör ställas på en innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik kräver dock en viss övergångsperiod.

De höjningar av beloppen som föreslagits bör även omfatta rörelser som är i drift enligt befintliga tillstånd. Grunden härför är att företagen fortlöpande skall uppfylla gällande krav. Det krävs då att rörelserna ges en skälig övergångstid att anpassa sig till de nya kraven. I det sammanhanget kan nämnas den tidsrymd för ikraftträdande, som bestämdes vid ändringen i aktiebolagslagen av lägsta tillåtna aktiekapital i privata aktiebolag. Ursprungligen bestämdes övergångstiden till tre år, men i prop. 1997/98:39 har regeringen föreslagit att övergångstiden förlängs med ytterligare ett år. När det gäller de nu aktuella ekonomiska kraven bör dock en tidsrymd om drygt två år från ikraftträdandet vara tillräcklig för att tillståndshavarna skall kunna anpassa sig till de nya kraven.

18 Författningskommentar

18.1 Förslaget till yrkestrafiklag

1 kap. Lagens tillämpningsområde

1 §

Första stycket motsvarar delvis 1 § gällande YTL. *Andra stycket* föranleds av att kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter föreslås upphävd och att motsvarande bestämmelser istället tas in i YTL (4 kap.).

2 §

Första stycket motsvarar delvis 1 § gällande YTL. *Andra stycket* motsvarar 3 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik (LRL), vilken lag enligt regeringens förslag skall upphävas (se avsnitt 9). Se närmare om det nya trafikhuvudmannabegreppet i prop. 1996/97:115.

3 §

Paragrafen motsvarar 2 § gällande YTL. Beträffande innebörden av de olika begreppen hänvisas till förarbetena till den nuvarande bestämmelsen, prop. 1987/88:78, främst s. 46 ff. Märk att sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med tung lastbil, terrängmotorfordon (bl.a. terrängvagnar) eller traktortåg, som inte är linjetrafik, behandlas som beställningstrafik med buss.

Tillståndsplikt

1 §

Första stycket motsvarar 3 § första stycket gällande YTL. *Andra stycket* motsvarar 1 och 6 §§ LRL. I förhållande till nu gällande bestämmelser har i avsnitt 9 förtydligats att det obetingat krävs linjetrafiktillstånd för en trafik huvudman som vill utföra linjetrafik över en länsgräns.

Prövningsmyndigheter

2 §

Paragrafen ersätter 4 § första stycket gällande YTL och 4 a § sista stycket gällande YTF. Den har emellertid förtydligats på så sätt att vissa offentligrättsliga juridiska personer uttryckligen omnämns. Detta är en exemplifiering, som inte utesluter att det undantagsvis kan finnas andra offentligrättsliga juridiska personer som kan komma i fråga för trafiktillstånd. De viktigaste privaträttsliga juridiska personerna framgår av 4 §. Uttrycket ”verksamhetens ledning” syftar på sådana juridiska personer som enligt naturligt språkbruk inte är att betrakta som ”företag”. Forumbestämmelserna innebär att det inte längre är den ursprungliga tillståndsmyndigheten som är rätt prövningsmyndighet utan i varje situation – vid ansökan, tillsyn, återkallelse etc. – är det länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd respektive länet där ledningen finns som skall göra prövningen enligt första stycket. Frågorna om prövningsmyndighet behandlas i avsnitt 7.11.

Trafikansvariga

3 och 4 §§

Nuvarande regler om trafikansvariga finns främst i 5–7 §§ gällande YTL. I förhållande till dagens regler görs vissa tillägg och justeringar. I 3 § har en trafikansvarigs roll preciserats. I 4 § nämns uttryckligen kommanditbolag såsom en variant av handelsbolag. Detta klarläggande har föranletts av ett praktiskt behov som visat sig vid tillämpningen. Vidare har lagts till stiftelser, europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG) och utländska företag (filialer) samt utomlands bosatta näringsidkare. Beträffande EEIG, se lagen (1994:1927) om europeiska ekonomiska intressegrupperingar. Vad gäller utländska företag (filialer) och utomlands bosatta näringsidkare, se lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. Enligt den lagen skall det i en sådan filial finnas en verkställande direktör och för verksamhet som bedrivs i Sverige av utomlands bosatta svenska eller utländska medborgare en i Sverige bosatt föreståndare med ansvar för den här bedrivna verksamheten. En nyhet är också att staten, en kommun m.fl. skall ha en trafikansvarig. Slutligen har som kriterium för medgivande enligt 4 § sista stycket angivits ”särskilda skäl” mot

tidigare ”synnerliga skäl” för att möjliggöra en mera flexibel tillämpning än dagens regel tillåter. Därjämte föreslås möjlighet att undanta kommanditdelägare från att vara trafikansvarig. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 7.1.

Gemensamma regler om tillståndsprövning

5 §

Paragrafen motsvarar i sak 6 § första stycket gällande YTL. I paragrafen uppräknas de grundläggande kriterierna för att tillstånd att driva yrkesmässig trafik skall få meddelas. Kriterierna har språkligt anpassats till motsvarande bestämmelse i direktivet 96/26/EG. De närmare bestämmelserna återfinns i 8–12 §§.

På *Lagrådets* inrådan har ett *andra stycke* lagts till för att klargöra att det är skillnad mellan det grundläggande kravet på betryggande ekonomi som ställs på alla prövade och det krav på minimikapital som innehavaren av trafik tillståndet skall uppfylla.

6 §

Paragrafen motsvarar 6 § andra och tredje styckena gällande YTL. De tillägg och ändringar som föreslås i 3 och 4 §§ medför dock vissa följdändringar i denna paragraf. Beträffande den krets av personer, som utöver de trafikansvariga skall genomgå lämplighetsprövning, hänvisas till prop. 1987/88:78 s. 49 f. Se också prop. 1975:6 s. 139 f. och 199 ff. Benämning ”eller på annat sätt” i punkt 1 avser exempelvis en majoritetsaktieägare som står utanför styrelsen. Därutöver kan tilläggas att en person med s.k. generalfullmakt att sköta en rörelse torde kunna anses som en person som har en sådan ledande ställning att han eller hon skall prövas. En juridisk person, t.ex. ett aktiebolag som är majoritetsägare i en annan juridisk person, bör också kunna anses ha en sådan ställning. Kommanditdelägare skall prövas enligt 6 § även om vederbörande enligt 4 § har undantagits från att vara trafikansvarig. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.1.

7 §

Paragrafen motsvarar 7 § gällande YTL. Prövningen av tillkommande personer har dock lagts till. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.1.

8 §

I dag regleras yrkeskunnandet närmare i 5 a § gällande YTF. Reglernas betydelse medför dock att dess huvuddrag bör tas in i lagen. Frågor om undantag regleras i YTF. Beträffande EG-bestämmelsen i tredje stycket se avsnitt 6.4. Regeln behandlas i avsnitt 7.2.

9 §

De ekonomiska kraven finns i dag i 5 b § gällande YTF. Liksom i fråga om yrkeskunnandet bör huvuddragen i nu aktuella regler tas in i lagen. Bestämmelserna anger vilka krav som ställs för ett respektive flera motordrivna fordon av det slag som anges i förslaget till 1 kap. 1 § YTL.

Släpfordon, som inte skall yrkestrafikanmälas, beaktas därvid inte. Beträffande traktortåg tillämpas beloppskraven på själva traktorn. I förhållande till gällande regler har kapitalkraven höjts väsentligt. Bestämmelserna är så uppbyggda att det i normalfallet skall räcka med att aktuellt kapitalkrav är uppfyllt. Detta utesluter emellertid inte att högre krav kan te sig motiverade vid en helhetsbedömning i det enskilda fallet. Kompletterande regler finns i YTF. De ekonomiska kraven behandlas närmare i avsnitt 7.3.

10 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. I bestämmelsen regleras tillståndshavarens skyldighet att styrka att kravet på ekonomiska resurser enligt 9 § fortlöpande är uppfyllt.

11 §

Paragrafen motsvarar delar av 6 § gällande YTL och 11 a § gällande YTF. Bestämmelserna bör av samma skäl som anförts om kraven på yrkeskunnande och de ekonomiska kraven tas in i lagen. Uppräkningen av vad som aldrig kan anses utgöra gott anseende har utformats efter motsvarande bestämmelser i direktivet 96/26/EG. Förseelse mot regler om skydd av miljön har tillkommit (se avsnitt 6.4). Under punkt 2 c har tillägget ”i författningar” mönstrats ut för att uppnå en bättre överensstämmelse med EG-direktivets regler. Ändringen innebär att även brott mot kollektivavtal kan utgöra grund för att neka trafik tillstånd. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.4 (jfr även 5 kap. 11 §).

12 §

I paragrafen, som saknar motsvarighet i dagens regler, införs en bestämmelse som möjliggör för tillsynsmyndigheten att även vid prövning av ansökan bestämma en tid under vilken den prövade skall anses fortsatt olämplig att driva yrkesmässig trafik. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.9.

Gemensamma regler om villkor för tillstånd

13 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. I dag gäller i fråga om möjligheten att förena tillstånd med villkor 9 § gällande YTL. För närvarande torde villkor endast kunna föreskrivas när tillstånd meddelas. I de nya reglerna slås fast att villkor även får meddelas senare under tillståndstiden. Se härom i avsnitt 7.5.

14 §

Paragrafen motsvarar 10 § i gällande YTL. Se även avsnitt 7.6.

15 §

I dag gäller härom 13 § gällande YTL. I förhållande härtill har tidsgränserna i första och tredje styckena om ett år respektive två månader ändrats till sex månader respektive en månad. Anledningen till detta är att dagens regler bedömts vara väl generösa. I gengäld är regeln i första stycket inte längre absolut utan längre tid kan medges vid särskilda skäl.

Särskilda regler för linjetrafik

16 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. *Första stycket* motsvarar i sak 8 § gällande YTL. Se närmare avsnitt 9. I *andra stycket* regleras möjligheten att förena tillståndet med villkor i samband med att tillstånd ges eller omprövas. I dag gäller härom 9 § första stycket gällande lag.

17 §

Paragrafen, som i sak motsvarar 11 § gällande YTL och 10 och 11 §§ gällande YTF, har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. "Statens järnvägar" har mot bakgrund av trafikhuvudmännens järnvägstrafik och konkurrerande järnvägsföretag bytts ut mot en mera generell skrivning och bestämmelsen om omprövning av tidsbegränsade tillstånd har tagits bort eftersom den torde sakna funktion. I övrigt har paragrafen redigerats om i förhållande till gällande lydelse. Se närmare avsnitt 9.

Särskilda regler för persontransporter

18 §

Bestämmelsen motsvarar 12 § i gällande YTL.

19 §

Bestämmelsen i *första stycket* motsvarar i stort 14 § gällande YTL. Genom bestämmelserna i *andra stycket* utmönstras den s.k. brytpunktstaxan. Befogenhet kan också ges en länsstyrelse att inom länet meddela kompletterande föreskrifter, t.ex. vid flygplatser. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 10.2. Det *tredje stycket* är nytt och har lagts till i upplysande syfte.

Krav på taxiförarlegitimation

1 §

Enligt reglerna i 14 a § gällande YTL krävs särskild förarlegitimation endast i *taxitrafik* i detta begrepps betydelse enligt 2 § gällande YTL. Närbesläktad härmed är *linjetrafik* med personbil eller lätt lastbil. Detta slag av trafik utgör ofta s.k. efterfrågestyrd kompletteringstrafik och brukar utföras med vanliga taxifordon. Skäl har därför ansetts föreligga att kräva taxiförarlegitimation även för sådan trafik.

Prövningsmyndigheter

2 §

Enligt 4 § andra stycket gällande YTL prövas en ansökan om taxiförarlegitimation av länsstyrelsen i sökandens folkbokföringslän och frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen enligt 14 a § andra stycket gällande YTL. De nu föreslagna reglerna innebär att såväl ansökan som andra frågor om taxiförarlegitimation, liksom när det gäller trafiktillstånd, prövas av länsstyrelsen i det län där vederbörande är folkbokförd vid det aktuella tillfället. Regler saknas i dag om behörig myndighet för den som inte är folkbokförd i Sverige. En bestämmelse härom tas därför in i *andra stycket*. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 10.1.

Prövningen avseende taxiförarlegitimation

3 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande YTL. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 10.1. Kravet i punkt 2 på minst två års innehav av körkort med behörigheten B innebär att sådant körkort skall ha innehafts utan avbrott under denna tid. Visst undantag härifrån regleras i *andra stycket*. Vid innehav av D-behörighet gäller inte tvåårsregeln. Jämför 11 § i fråga om rätt för innehavare av utländska körkort att föra svenskregistrerade motordrivna fordon i yrkesmässig trafik. Bemyndigande för Vägverket att meddela föreskrifter angående de medicinska kraven ges i YTF.

4 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande YTL. Jämför 7 § sista stycket KKL.

5 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande YTL. Jämför 17 a § KKL.

6 §

Paragrafen saknar direkt motsvarighet i gällande YTL. Jämför 42 § KKL och 11 § tredje stycket KKF.

7 §

Motsvarar 12 d § första meningen i gällande YTF.

8 §

Paragrafen, som inte har någon motsvarighet i gällande regler, reglerar karenstiden på grund av bristande vandel vid ansökan på samma sätt som angetts i 2 kap. 12 § för innehavare av trafik tillstånd. Se närmare i avsnitt 10.1.

9 §

Paragrafen motsvarar 11 § KKL.

Krav på förarbehörighet i vissa fall

10 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande YTL. Jämför 5 § KKL. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.1.

11 §

Paragrafen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, saknar motsvarighet i gällande YTL. Jämför 15 c § 1 KKL.

4 kap. Internationella vägtransporter m.m.*Inledande bestämmelse*

1 §

Frågor om de internationella vägtransporterna behandlas i avsnitt 11. I dag regleras frågor om internationella vägtransporter i förordningen (1974:681) om internationella vägtransporter (KIV). Bestämmelsen i första stycket motsvarar 2 § första meningen KIV. Ett andra stycke har lagts till beträffande trafiken inom EES. Härmed åsyftas EG:s regelverk och den förordning om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom EES som avses ersätta förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis 3 § KIV. Den omfattar såväl cabotagetrafik som annan yrkesmässig trafik utom landet. Såsom framgår av 1 § med kommentar regleras trafiken inom EES särskilt.

3 §

Härom gäller i dag 4 § KIV. Det transporttillstånd som nämns avser tillstånd som en svensk transportör enligt 6 § ansöker om hos Vägverket i fråga om persontransporter och hos Generaltullstyrelsen, i fråga om godstransporter. Bestämmelserna i 2 och 3 §§ innebär alltså att det i förekommande fall krävs förutom ett svenskt trafiktillstånd även ett transporttillstånd av Vägverket eller av Generaltullstyrelsen. De överenskommelser som avses är bilaterala avtal. Förhandlingar om sådana avtal och om tillståndskvoter enligt dem förs av Kommunikationsdepartementet.

Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet

4 §

Bestämmelsen motsvarar i stort 5 § första stycket KIV. De tillstånd som krävs enligt bestämmelsen meddelas av den behöriga utländska myndigheten och motsvaras närmast av ett svenskt trafiktillstånd. I 5 § andra stycket KIV ges en möjlighet för Generaltullstyrelsen att efter samråd med Vägverket föreskriva att tillstånd kan krävas för internationella vägtransporter även om de inte utförs i yrkesmässig trafik. De transporter som avses är sådana för egen räkning/firmabilstrafik som utförs av utländska transportörer till och från Sverige, och för vilka tillståndskrav kan föreskrivas enligt bilaterala avtal. Motsvarande transporter som utförs av svenska transportörer i Sverige är undantagna från tillståndskrav. Tillstånd bör då inte heller krävas av utländska transportörer. Enligt tredje stycket i 5 § KIV kan tillståndskravet i bl.a. första stycket avtalas bort genom överenskommelse mellan Sverige och en annan stat. Bestämmelsen har ansetts vara överflödigt mot bakgrund av att ett nationellt grundtillstånd alltid antas få krävas av varje transportör som bedriver trafik oavsett hemland.

5 §

Bestämmelserna saknar motsvarighet i gällande regler och har lagts till för att i förtydligande syfte erinra om det tillståndskrav som kan gälla enligt bilaterala avtal och det tillståndskrav som gäller för det fall att bilateralt avtal saknas. Bestämmelserna innebär således inte någon ändring i nu gällande ordning.

6 §

Paragrafen motsvarar 4 § respektive 6 § KIV men har justerats i väsentliga avseenden. Vägverket blir enligt bestämmelsen behörig att pröva alla frågor som rör persontransporter utanför EES inklusive cabotage, medan Generaltullstyrelsens behörighet över huvud taget inte omfattar frågor om tillstånd till sådana transporter. Generaltullstyrelsens behörighet omfattar i stället alla frågor om tillstånd till godstransporter utanför EES inklusive frågor om tillstånd till cabotage. Sistnämnda slag av trafik tillåts dock i allmänhet inte enligt de bilaterala avtalen med andra länder. Hittills har, enligt särskilda bestämmelser härom, gällt att tillstånd till cabotagetrafik, i den mån den över huvud taget tillåts, beviljas av regeringen. Bestämmelsen innebär således i den delen en nyordning.

Tillståndsprövning m.m.

7 §

Paragrafen motsvarar 7 § KIV.

8 §

Paragrafen motsvarar 8 § KIV.

9 §

Bestämmelsen motsvarar 9 § KIV. Av yrkestrafiklagens uppbyggnad och utformning följer att tillstånd av olika slag inte får överlåtas. I enlighet med i dag gällande bestämmelser tas här upp ett undantag från denna regel.

5 kap. Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation m.m.*Återkallelse av trafik tillstånd*

1 §

Paragrafen motsvarar i sak 15 § gällande YTL.

2 och 3 §§

Motsvarande frågor regleras i dag i 11 a § gällande YTF. Här regleras fall av obligatorisk återkallelse, där således varning inte kan komma i fråga. Utformningen följer uppräknningen i direktivet 96/26/EG. I förhållande till dagens regler har bestämmelserna under 2 § 2 b förtydligats i förslaget i syfte att markera att återkallelse skall ske vid överträdelse av alla bestämmelser som är av väsentlig betydelse för trafiken eller trafiksäkerheten. Förseelser mot regler om skydd av miljön har tillkommit och under 2 § 2 c har tillägget ”i författning” mönstrats ut, varför även brott mot kollektivavtal kan utgöra en återkallelsegrund (jfr 2 kap. 11 §). Den nya 2 § 4 innebär att ett väsentligt åsidosättande av ett av provningsmyndigheten uppställt villkor kan leda till återkallelse. Punkten 4 i gällande

YTF har inte någon motsvarighet i 2 § YTL. Den är så allmänt utformad att den får anses täckas av 1 §. Den nya 2 § *andra stycket* motsvarar 17 § gällande YTL, dock att återkallelse nu är obligatorisk och omfattar även tillkommande personer.

4 §

Paragrafen motsvarar i stort 11 b § gällande YTF. Dock har utbytesmöjligheten nu vidgats så att den omfattar sådana prövade som avses i såväl 2 kap. 6 § som 2 kap. 7 §.

5 §

Paragrafen motsvarar 16 § gällande YTL.

Återkallelse av taxiförarlegitimation m.m.

6 §

I dag regleras dessa förhållanden i 14 a § andra stycket gällande YTL. Under 1 har utöver brottslig gärning även andra missförhållanden upptagits som en återkallelsegrund. Den nya bestämmelsen medger att återkallelse kan ske även av medicinska skäl samt om föreläggande att ge in läkarintyg inte följs eller innehavaren begär att legitimationen skall återkallas. Jämför 16 § KKL. I *andra stycket* har möjlighet att meddela varning införts.

7 §

Bestämmelsen saknar motsvarighet i gällande YTL. Nu införs en möjlighet att bestämma en tid under vilken den prövade skall anses fortsatt olämplig att inneha taxiförarlegitimation (jfr förslaget 2 kap. 12 §). Bestämmelserna behandlas i avsnitt 10.

8 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande YTL. Jämför beträffande körkort 19 § KKL.

9–12 §§

Möjlighet att omhänderta en särskild förarlegitimation saknas i dag. Jämför emellertid beträffande körkort 23 § KKL och 50 § KKF.

Återkallelse av transporttillstånd

13 §

Bestämmelsen motsvarar delvis 12 § KIV, men har anpassats till återkallelsegrunderna beträffande trafiktillstånd. Ett transporttillstånd kan enligt *andra stycket* återkallas efter en självständig prövning av förutsättningarna härför.

14 §

Bestämmelsen motsvarar 18 § KKL. På *Lagrådets* inrådan har dock i förtydligande syfte uttryckligen angivits att bestämmelsen även omfattar ett godkänt strafföreläggande och ett godkänt föreläggande av ordningsbot.

15 §

Bestämmelsen motsvarar 26 § KKL.

16 §

Bestämmelsen motsvarar 45 § första stycket KKL.

Tillsyn m.m.

17 §

I förhållande till 19 § gällande YTL har trafikmiljö- och konkurrensaspekterna lagts till. Vidare har det inte ansetts behövt att – som för närvarande – särskilt föreskriva att prövning får ske av att förutsättningarna för tillstånd alltjämt föreligger. Det får anses ligga i sakens natur att tillsynen innefattar denna befogenhet och skyldighet. Jämför prop. 1993/94:168 s. 18 och 19.

18 §

Paragrafen motsvarar 20 § gällande YTL.

6 kap. Straffbestämmelser m.m.

Olaga yrkesmässig trafik m.m.

1 §

I förhållande till 21 § gällande YTL höjs straffskalan från böter eller fängelse i högst sex månader till böter eller fängelse i högst ett år. Denna straffskärpning innebär bl.a. att möjligheten för åklagare att besluta om processuella tvångsmedel utökas.

Beställansvar

2 §

I förhållande till bestämmelsen i 22 § gällande YTL har regeln gjorts generell så att den nu omfattar all yrkesmässig trafik. Vidare ändras straffskalan från böter till böter eller fängelse i högst ett år. Se vidare avsnitt 15.

3 §

Första stycket är nytt. *Andra stycket* motsvarar andra ledet i 21 § andra stycket gällande YTL. Straffskalan har dock utökats med fängelse. *Tredje stycket* är nytt.

Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall

4 och 5 §§

Både 4 och 5 §§ är nya. Jämför 35 och 36 §§ KKL.

Hindrande av fortsatt färd

6 §

En motsvarighet till bestämmelsen finns i 18 § KIV. Förande till verkstad är aktuellt exempelvis när taxameterutrustningen inte uppfyller gällande föreskrifter. Se vidare avsnitt 15.

Omhändertagande av registreringsskylt för taxi

7 §

Paragrafen som saknar motsvarighet i gällande YTL behandlas i avsnitt 15. De olika situationerna i punkterna 2–4 motsvarar i stort de som i dag är upptagna i 2 § förordningen (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik och som avses att regleras i nya YTF.

8 §

I *första stycket* ges åklagare eller polismyndighet som leder förundersökning av brott mot yrkestrafiklagen rätt att anlita biträde av tullmyndighet vid förundersökningen. En sådan förundersökningsledare får också uppdra åt en tulltjänsteman att själv genomföra en förundersökningsåtgärd. Förutsättningen för att få utnyttja befogenheten är att det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna. I praktiken torde det röra sig om den internationella trafiken där tullen redan är inkopplad eller när förundersökningsledaren vet att ett fordon är på väg mot en tullstation.

Andra stycket behandlar den frågan att en tulltjänsteman får kännedom om en misstänkt överträdelse av bestämmelserna innan åklagaren eller polismyndigheten hunnit inleda förundersökning. Tulltjänstemannen får då själv hålla förhör med den misstänkte och vidta andra åtgärder i syfte att utreda brottet som inte kan uppskjutas utan olägenhet (23 kap. 3 § tredje stycket RB).

Det förtjänar att påpekas att tulltjänstemannens befogenheter enligt denna paragraf inte är lika omfattande som enligt varusmuggningslagen eller lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Trafiktillstånd

1–3 §§

I förhållande till 23 och 23 a §§ gällande YTL har förbudet att överklaga beslut om varning tagits bort. I övrigt har redaktionella ändringar gjorts. Beträffande 3 § första meningen, se prop. 1988/89:26 s. 20 f. De trafikpolitiska inslagen i frågor rörande linjetrafik är alltså så starka att regeringen bör vara högsta instans.

Taxiförarlegitimation

4 §

Jämför i dag 23 § första stycket gällande YTL. Även i detta sammanhang skall beslut om varning få överklagas.

Transporttillstånd

5 §

Bestämmelser om överklagande av beslut om transporttillstånd finns i dag i 19 § KIV. En anpassning har nu skett till vad som numera allmänt gäller inom förvaltningsprocessen, nämligen att överklagande skall ske till allmän förvaltningsdomstol. Samma ordning gäller redan i fråga om tillstånd avseende trafik inom EU och EES, se 6 § förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen.

Gemensamma bestämmelser

6 §

Jämför 18 a § gällande YTF, 46 § KKL och 106 § KKF.

7 §

Paragrafen motsvarar 23 § andra stycket gällande YTL.

8 §

Beträffande *första stycket*, se 23 a § andra stycket i gällande YTL. Det föreslagna *andra stycket* motsvarar sista meningen i 23 a § första stycket gällande YTL. Bestämmelserna har dock nu utformats så att de täcker alla förvaltningsmyndigheter som är aktuella i sammanhanget. I nuvarande första och andra meningarna av 23 a § gällande YTL ges den grundläggande befogenheten för länsstyrelserna och Vägverket att föra talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt lagen. Den bestämmelsen behövs inte längre, eftersom förvaltningsmyndigheterna numera enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen har partsställning när en enskild överkla-

gar ett myndighetsbeslut. Av 33 § samma lag följer att myndigheten Prop. 1997/98:63 därigenom får rätt att överklaga domstolens beslut.

Verkställighet

9 §

Härom gäller i dag 18 § gällande YTF. I förhållande till den bestämmelsen föreslås nu en skärpning beträffande beslut om återkallelse av trafiktillstånd.

8 kap. Bemyndiganden

1 och 2 §§

Jämför 24 § gällande YTL. I 1 § har nu lagts till att undantag får förenas med villkor. I 2 § är punkterna 1 och 2 nya. Härvidlag hänvisas till avsnitt 9.2 respektive avsnitt 9.6.

3 §

Paragrafen motsvarar 25 § gällande YTL.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

I fråga om medgivanden enligt LRL avses även sådana medgivanden som har meddelats med stöd av lagen i äldre lydelse. Bestämmelsen om handläggning av ärenden som inte slutbehandlats före ikraftträdandet av den nya lagen syftar på tillstånd enligt 4 kap., vilka i vissa fall skall meddelas av Vägverket i stället för Generaltullstyrelsen. Bestämmelsen gäller forumfrågan i såväl första instans som i överklagningsinstanser. I materiellt hänseende tillämpas de nya bestämmelserna.

18.2 Förslaget till lag om biluthyrning

Lagens tillämpningsområde

1 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 1 § gällande BUL.

2 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 2 § gällande BUL.

3 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § gällande BUL. Bestämmelsen om särskilda villkor i den gällande lagen återfinns nu i 5 §.

Prövningsmyndigheter

4 §

Länsstyrelsen i folkbokföringslänet respektive länsstyrelsen i det län där den juridiska personens ledning finns skall pröva alla frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse. Jämför avsnitt 12 samt kommentaren till 2 kap. 2 § YTL.

Närmare bestämmelser om tillstånd

5 §

Första stycket motsvarar 2 kap. 5 § i gällande BUL. I *andra stycket* klargörs att villkor får meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

6 §

Bestämmelsen motsvarar 2 kap. 2 § första stycket gällande BUL.

7 §

I bestämmelsen förtydligas att ansvarig för verksamheten hos juridiska personer är den eller de som tillståndshavaren utser. Jämför även kommentaren till 2 kap. 3 § förslaget till YTL. I *andra stycket* har på *Lagrådets* inrådan i förtydligande syfte angivits att den eller de ansvariga skall vara bosatta i Sverige.

8 §

Bestämmelsen motsvarar 2 kap. 2 § andra stycket i gällande BUL. Kretsen av personer som skall genomgå lämplighetsprövning ändras på motsvarande sätt som i 2 kap. 6 § förslaget till YTL. *Lagrådet* har föreslagit att prövningen enligt paragrafen bör begränsas till juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare som söker tillstånd till uthyrningsverksamhet samt de för verksamheten ansvariga som de utser. Som anförts ovan (avsnitt 12) är det regeringens uppfattning att det f.n. inte finns tillräckliga skäl för att ändra på den gällande ordningen. Det finns således ingen utvärdering som visar att de nuvarande reglerna är för omfattande. Härtill kommer att införandet av höjda ekonomiska krav i YTL kan medföra en ökad risk för bulvanskap inom biluthyrningsbranschen. Det kan emellertid finnas skäl att återkomma till denna fråga i ett annat sammanhang.

9 §

Lämplighetsprövningen utökas till att även omfatta tillkommande personer. *Lagrådet* har föreslagit en annan lydelse i enlighet med vad som anförts angående 8 §. I enlighet med vad som anförts ovan (se 8 § samt avsnitt 12) väljer regeringen att inte följa *Lagrådet* på denna punkt.

10 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 6 § i gällande BUL. Tidsgränserna och möjligheten till undantag på grund av särskilda skäl ändras enligt 2 kap. 17 § förslaget till YTL.

Återkallelse av tillstånd

11 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 1 § gällande BUL.

12 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 1 a § gällande BUL.

13 §

Bestämmelsen motsvarar 5 kap. 4 § förslaget till YTL.

14 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 2 § gällande BUL.

15 §

Bestämmelsen motsvarar 5 kap. 16 § förslaget till YTL.

Närmare bestämmelser om uthyrningen

16 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 § gällande BUF.

17 §

I paragrafen ställs särskilda krav på den som vill hyra tyngre bussar. Ett sådant fordon får endast lämnas ut till den som har ett yrkesförarkompetensbevis eller viss dokumenterad körvana. Förslaget har kommenterats i avsnitt 12. Bestämmelsen har straffsanktionerats. Se vidare kommentaren till 21 §.

18 §

I paragrafen stadgas att fordon som är registreringsbesiktigt för taxitrafik får hyras ut endast till den som har tillstånd till sådan trafik. Ändringen avser att förhindra vissa bulvanförhållanden. Bestämmelsen har straffsanktionerats. Se vidare kommentaren till 21 §.

19 §

I paragrafen stadgas om prövningsmyndighetens tillsynsskyldighet.

Straffbestämmelser

20 §

Den som uppsåtligen driver olovlig uthyrningsrörelse kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år. En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet kan dömas till böter.

21 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot reglerna i 16, 17 eller 18 § om utlämnande och uthyrning av fordon till annan än den som uppfyller behörighetskraven kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Straffbestämmelsen omfattar både tillståndshavare och anställda.

Överklagande

22 §

Förbudet att överklaga beslut om varning tas bort.

23 §

Se kommentaren till 7 kap. 8 § förslaget till YTL.

Verkställighet

24 §

Se kommentaren till 7 kap. 9 § förslaget till YTL.

Bemyndiganden

25 §

Paragrafen motsvarar delvis 5 kap. 1 § gällande BUL. På *Lagrådets* inrådan har dock regeringens och förvaltningsmyndighets möjlighet att dispensera från lagen utgått. Såsom *Lagrådet* anfört bör av konstitutionella skäl en sådan möjlighet ges med försiktighet och till skillnad från motsvarande bestämmelse enligt YTL har något praktiskt behov av en dispensmöjlighet enligt BUL inte påvisats.

18.3 Förslaget till lag om ändring av sekretesslagen
(1980:100)

Prop. 1997/98:63

Ändringen i 7 kap. 31 § är en konsekvens av att den i dagens körkort inbyggda taxibehörigheten ersätts med taxiförarlegitimation. Som ett krav för legitimationen kommer bl.a. medicinska krav att gälla. Ändringen i bilagan till sekretesslagen har kommenterats närmare i avsnitt 14.3.

18.4 Förslaget till lag om ändring av utsökningsregisterlagen (1986:617)

En möjlighet att utnyttja utsökningsregister skapas för tillsyn av alla de personer som prövas enligt yrkestrafiklagen samt för tillsyn av innehavare av tillstånd till biluthyrningsrörelse och övriga personer som prövas enligt lagen om biluthyrning. Se närmare i avsnitt 13.

18.5 Förslaget till lag om ändring av lagen (1994:953) om
åligganden för personal inom hälso- och sjukvården

Se kommentaren till förslaget om ändring av sekretesslagen.

18.6 Förslaget till lag om ändring av lagen (1996:637) om
försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag
att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik
som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva
viss linjetrafik

Ändringarna är föranledda av att lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik upphävs. Hänvisningarna avser motsvarande bestämmelser som nu tas in i yrkestrafiklagen (jfr kommentaren till 2 kap. 1 § förslaget till yrkestrafiklag).

18.7 Förslaget till lag om upphävande av lagen
(1979:560) om transportförmedling

Se närmare om regeringens överväganden i avsnitt 13.

18.8 Förslaget till lag om upphävande av lagen
(1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Buss- och taxivärderingsnämnden har ansetts spelat ut sin roll, varför nämnden och den lag som styr verksamheten kan utmönstras. Något behov av övergångsbestämmelser har inte ansetts föreligga. Se närmare om lagen och nämnden i avsnitt 9.

18.9 Övriga lagförslag

Prop. 1997/98:63

I skatteregisterlagen (1980:343), lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning, ordningslagen (1993:1617) och mervärdesskattelagen (1994:200) finns hänvisningar till yrkestrafiklagen (1988:263) och lagen (1979:560) om biluthyrning. Ändringarna är en följd av att de befintliga lagarna nu ersätts med nya.