

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr
15/1984-85 med anledning av ltm Magnus
Lundbergs m.fl. hemställningsmotion till
landskapsstyrelsen om tillsättande av en
kommitté för översyn av landskapslagen om
yrkesmässig trafik.

Landstinget har den 16 november 1985 inbegärt lagutskottets yttrande över motionen. Utskottet har med anledning härav hört huvudmotionären ltm Magnus Lundberg, t.f. kanslissekreteraren Pia Rothberg, polismästaren Björn Andersson, ordföranden Boris Boman, viceordföranden Ragnar Jansson och sekreteraren Georg Wideman från Ålands yrkesbilägareförening r.f., ordföranden Sune Nordström från Mariehamns åkeriförening r.f. samt trafikidkaren Håkan Roberts. Utskottet får härmed vördsamt anföra följande.

I motionen yrkas på tillsättande av en kommitté med uppgift att överse lagstiftningen om den yrkesmässiga trafiken och mera anpassa reglerna till det åländska samhällets förutsättningar. Enligt vad utskottet inhämtat syftar motionärerna i första hand till att avskaffa behovsprövningen vid beviljande av trafiktillstånd och i andra hand till att avskaffa hela tillståndsförfarandet.

Enligt 5 § 17 punkten landskapslagen om rätt att idka näring i landskapet Åland (11/57) är bl.a. "användande av automobiler" en reglementerad näring. Närmare föreskrifter om denna näringsgren ingår i landskapslagen om yrkesmässig trafik (33/76). Den yrkesmässiga biltrafiken har i Finland varit en reglementerad näring sedan 1919. I landskapet tillkom de första bestämmelserna 1927 i landskapslagen om trafik med motorfordon i landskapet Åland (4/27), vari ingick ett kapitel innehållande föreskrifter rörande yrkesmässig automobiltrafik. Redan därförinnan hade landskapsstyrelsen utfärdat vissa s.k. kungörelser rörande den yrkesmässiga trafiken.

Med yrkesmässig trafik förstås trafik där motorfordon jämte förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten eller viss uppdragsgivare för person- eller godsbefordran på väg. Man skiljer dels mellan linje- och beställningstrafik, dels mellan person- och godsbefordran. Den som önskar bedriva yrkesmässig trafik är skyldig att hos landskapsstyrelsen utverka trafiktillstånd. Sådant tillstånd beviljas på viss tid, f.n. högst fem år. Tillståndet innebär skyldighet att upprätthålla trafiken enligt lagens bestämmelser och de i tillståndet ingående närmare föreskrifterna.

I den prövning landskapsstyrelsen företar med anledning av tillståndsansökan ingår två moment:

- **behovet och lämpligheten av trafiken.** Härvid skall hänsyn tas till det allmänna intresset av den planerade trafiken och till redan befintliga trafikförbindelser. Bedömningen baseras på statistik, utlåtande från kommuner och branschorganisationer samt på egna utredningar;

- **sökandens personliga förutsättningar att bedriva trafiken.** Härvid tas hänsyn till vederhäftighet, ekonomiska förhållanden och förmåga att utöva trafiken. Bedömningen baseras på utlåtanden fr.a. från polismyndigheten som i sin tur kan inbegära uppgifter från straffregistret och utsokningsmyndigheterna.

Genom tillståndssystemet och särskilt genom den behovsprövning varje ansökan genomgår är avsikten att utbud och efterfrågan i fråga om transporttjänster i varje situation så långt som möjligt skall balansera.

De taxor som får uttas i den yrkesmässiga trafiken fastställs av landskapsstyrelsen enligt den allmänna prisutvecklingen. Taxorna anger maximitariffer. Ytterligare fastställer landskapsstyrelsen tidtabellerna för linjetrafiken med såväl passagerare som gods.

Den yrkesmässiga biltrafiken är beroende av trafiktillstånd i alla nordiska länder, i de flesta europeiska länder och veterligen även allmänt i den övriga världen. Verksamheten har ansetts förknippad med sådana drag som nödvändiggör viss styrning och reglementering från myndigheternas sida. Redan samhällets intresse av ett väl fungerande och nationalekonomiskt förmånligt transportsystem förutsätter detta. Genom reglementeringen tryggas näringslivets och konsumenternas behov av transportservice samtidigt som företagarna inom branschen ges rimliga förutsättningar för att utföra sin verksamhet inom ramen för de skyldigheter lagstiftning och tillståndsbestämmelser föreskriver.

Utskottet har inhämtat att man i riket år 1956 i försökssyfte slopade behovsprövningen vid handläggningen av ansökningar om trafiktillstånd. På grund av de negativa konsekvenser försöket medförde, återgick man redan följande år till tidigare system. Genom att behovsprövningen avskaffades uppkom en betydande överkapacitet i branschen som i sin tur ledde till en svår priskonkurrens. Härav följde körningar med överlast samt överskridningar av fartgränser och arbetstidsbestämmelser. Försöket medförde även konkurser inom transportsektorn och en allmän sänkning av nivån på servicen.

I Sveriges nya yrkestrafiklag från 1979 avstod man från behovsprövningen vid beviljande av beställningstrafiktillstånd för lastbil i syfte att göra handläggningen enklare. Däremot kvarstår behovsprövningen vid linjetrafiken med lastbil samt för all buss- och taxitrafik. Reformen har konstaterats leda till viss överetablering samt till att rätt många äldre företagare slagits ut. Det är dock enligt uppgift inte f.n. aktuellt att återinföra behovsprövningen.

I riket bedömdes principerna för den yrkesmässiga trafiken senast 1979 i ett kommittébetänkande (1979:21). I anslutning till vissa föreslagna lagstiftningsreformer uttalade kommittén bl.a. att yrkesmässig trafik även i fortsättningen borde bedrivas endast i stöd av trafiktillstånd. Kommittén fortsatte: "I Finland och de flesta övriga utvecklade länder har tillståndsplikt och en centraliserad ledning av yrkestrafiken ansetts ändamålsenlig. Fungerar inte transportsystemet sakligt och pålitligt uppkommer störningar i den dagliga verksamheten såväl för handel och industri som för individen, vilket höjer produktionskostnaderna och kan åstadkomma rentav allvarliga störningar inom samhällets olika sektorer".

Utskottet konstaterar att den yrkesmässiga trafiken i flera avseenden är mera reglerad än många andra grenar av näringslivet. I detta avseende har sålunda näringsfrihetens principer i viss mån satts ur spel. Med tanke på de speciella förutsättningar varunder den yrkesmässiga trafiken arbetar är utskottet ändå inte berett att tillstyrka motionärernas önskemål om slopande av behovsprövningen och tillståndsplikten.

En omedelbar följd härav kan förväntas bli en överetablering på marknaden som även erfarenheter från andra håll anger. Detta kan i sin tur leda till ovan relaterade övriga missförhållanden och innebär dessutom ur nationalekonomisk synpunkt att kapital binds i lågt avkastande investeringar. En dåligt fungerande transportservice medför negativa följdverkningar för näringsliv och konsumenter. Den yrkesmässiga trafiken är en näringsgren som i huvudsak utövas av och lämpar sig för småföretagare som själva jämte familjemedlemmar arbetar i rörelsen. Avskaffas tillståndsprövningen kan detta leda till en enligt utskottets åsikt icke önskvärd omstrukturering av branschen.

De förmåner innehavet av trafiktillståndet ger motsvaras av skyldigheter enligt gällande lagstiftning och närmare villkor i tillståndet. Hit hör framför allt skyldigheten att åta sig transportuppdrag inom de ramar tillståndet anger. Avskaffande av tillståndssystemet kan därför förväntas medföra betydligt försämrade servicenivå framför allt i glesbygden och under obekväma tider. Utgående från gällande tillståndssystem har man inom branschen och i samråd med berörda myndigheter strävat till att utveckla en fungerande transport-service inom olika sektorer som enligt utskottets åsikt riskerar att försämrans genom de föreslagna åtgärderna.

Som redan ovan framgått innebär tillståndstvånget även en granskning av sökandens personliga förutsättningar att utöva trafiken. Förutom oförvitlighet och förmåga att behörigen utöva trafiken fästes även avseende vid sökandens ekonomiska förhållanden. En förutsättning för beviljande av tillstånd eller förlängning av tillstånd för en full period är härvid att sökanden fullgjort sina förpliktelser gentemot samhället i form av skatter, avgifter m.m. Genom denna kontroll strävar tillståndsmyndigheten till att de som beviljas trafiktillstånd även har förutsättningar att framgångsrikt utöva trafiken och

fullgöra sina skyldigheter mot konsumenter och samhälle.

Ett ensidigt slopande av kravet på trafiktillstånd på Åland omöjliggörs i praktiken om man beaktar möjligheterna att bedriva trafik utanför landskapet. Förutsättningen för en åländsk trafikidkare att avlämna eller avhämta gods eller passagerare i riket är att han innehar ett behörigt åländskt trafiktillstånd, i vissa fall även kompletterat med ett motsvarande tillstånd beviljat av vederbörande riksmyndigheter. Trafik till eller från något av de övriga nordiska länderna förutsätter enligt en nordisk överenskommelse att trafikidkaren innehar giltigt trafiktillstånd utfärdat av det egna landets vederbörande myndighet. Trafiken till och från icke-nordiska länder är i allmänhet reglerad genom bilaterala överenskommelser mellan ifrågavarande länder. Systemet är uppbyggt så att hemlandets myndigheter av det andra landet bemyndigats utfärda engångstillstånd för trafikidkare för inresa till det andra landet. För dessa engångstillstånd uppgörs årliga kvoter på basen av reciprocitet. Utfärdande av sådant engångstillstånd förutsätter likaså innehav av giltigt trafiktillstånd i hemlandet.

Trafikidkare kan f.n. på ansökan och mot företeende av giltigt trafiktillstånd erhålla en betydande återbäring på fordonsskatten. Detta system har haft positiva följder därigenom att trafikidkarna kunnat hålla sig med en modern och ändamålsenlig fordonspark. Ett ensidigt avskaffande av trafiktillstånden på Åland skulle förmodligen i praktiken omöjliggöra för trafikidkarna att erhålla en sådan skatteåterbäring.

Övervakningen av den yrkesmässiga trafiken ankommer enligt 11 § landskapslagen om yrkesmässig trafik på polismyndigheten, som i detta avseende samarbetar med de tillståndsgivande och registerförande myndigheterna. För att effektivisera övervakningen skall polismyndigheten enligt nämnda lag verkställa regelbundna inspektioner. Från berörda myndigheters sida har man strävat till att utveckla ett ändamålsenligt övervakningssystem. I den mån missbruk av tillstånden och övriga brott mot lagstiftningen förekommer, finns det enligt utskottets åsikt orsak att överse övervakningen och rutinerna härför. Särskilt borde beaktas att trafikidkaren bedriver trafiken inom de ramar tillstånden och lagstiftningen i övrigt anger. I detta sammanhang önskar utskottet fästa uppmärksamhet vid den lagstiftning om överlastavgift som varit i kraft i riket sedan 1982. Trafikidkare som av övervakningsmyndighet påträffas med ett överlastat fordon kan i stöd av denna lagstiftning på administrativ väg påföras en avgift. Införande av ett motsvarande system i landskapet skulle förmodligen underlätta kontrollen och efterlevnaden av bestämmelserna rörande fordons högsta tillåtna last. Rikets förordning om yrkesmässig motorfordonstrafik har nyligen ändrats på vissa punkter (FFS 173/85). Även om ändringarna i huvudsak gäller bestämmelserna rörande indelning i trafikområden, vilka inte äger relevans på Åland, kunde de fordra viss uppföljning av landskapslagstiftningen.

Den yrkesmässiga trafiken liksom andra grenar av näringslivet utvecklas ständigt. Det finns därför anledning för de tillståndsbeviljande och övervakande myndigheterna att även i fortsättningen följa utvecklingen inom ramen för hittillsvarande tillståndssystem och i nära samråd med branschens företrädare. Forum för sådana diskussioner finns även i de lagstadgade tidtabellsmötena samt i de av landskapsstyrelsen tillsatta organen trafikkommissionen och kollektivtrafikdelegationen. Utskottet vill i sammanhanget särskilt understryka betydelsen av att behovskriteriet fortsättningsvis beaktas som en lagbunden prövningsgrund, vilken förutsätter noggranna och allsidiga bedömningar från landskapsstyrelsens sida vid behandlingen av tillståndsansökningar.

Utskottets beslut har tillkommit efter omröstning. Minoriteten (ledamöterna Andersson och Börje Eriksson) har anfört att motionens kläm borde godkännas. Ordföranden Sune Eriksson har för sin del anfört att omständigheter som borde bringas till landskapsstyrelsens kännedom inte framkommit under behandlingen.

Med hänvisning till det ovan anförda får utskottet vördsamt föreslå

att landstinget med förkastande av hemställningsmotionen nr 6/1984-85 bringar betänkandets motivering till landskapsstyrelsens kännedom.

Mariehamn den 21 mars 1985

På lagutskottets vägnar:

Sune Eriksson
ordförande

Lars Ingmar Johansson
sekreterare

Närvarande vid ärendets avgörande behandling: ordf. Sune Eriksson, v.ordf. Curt Carlsson samt ledamöterna Andersson, Börje Eriksson och J.-E. Lindfors.