

## Trafikutskottets betänkande

1984/85:30

om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg (prop. 1984/85:168)

### Sammanfattning

Till följd av den s. k. länstrafikreformen, varom riksdagen beslutade år 1978, finns från den 1 juli 1983 i varje län en huvudman med det politiska och ekonomiska ansvaret för lokal och regional kollektiv persontrafik på väg inom länet.

Flertalet huvudmän anlitar olika trafikföretag som entreprenörer för att driva trafiken. I fyra län drivs dock trafiken helt eller nästan helt i huvudmannens egen regi.

För att få driva linjetrafik med buss fordras tillstånd enligt yrkestrafiklagen. Tillståndshavaren har i allmänhet ensamrätt till linjetrafiken på sin linjesträckning.

I den proposition som utskottet behandlar i betänkandet föreslås att huvudmännen efter en fyraårig övergångstid får rätt att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva den trafik som de har ansvaret för. Samtidigt skall tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik upphöra att gälla.

Förslaget presenteras som en komplettering till länstrafikreformen i syfte att ge huvudmännen reella möjligheter att utforma trafikförsörjningen på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Regeringen vill främja ett bättre resursutnyttjande inom kollektivtrafiken genom ökade möjligheter till en rationell trafikplanering samt till större frihet och ökad konkurrens vid huvudmannens upphandling av transporttjänster. Avsikten är inte – betonas det – att försämma förutsättningarna för entreprenadtrafiken utan att skapa ett system där fördelarna med att utnyttja fristaende entreprenörer kommer att bli större än i dag.

I m-, e- och fp-motioner yrkas avslag på propositionen under återopande bl. a. av att ett bifall till denna innebär risker för att huvudmännen i allt större utsträckning kommer att driva trafiken i egen regi. Härigenom uppstår – hävdar man – ett monopol på trafikutövningen till men för effektiviteten och därmed för resenärerna och skattebetalarna. Vidare invänder man att konsekvenserna i olika avseenden av regeringens förslag inte är tillräckligt utredda.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker yrkandena om avslag på propositionen. Dessa följs upp i en gemensam m-, e- och fp-reservation.

Ett vpk-yrkande om att ge SJ ett utvidgat ansvar för interregional trafik på väg avstyrks. Vpk-ledamoten reserverar sig.

Två s-yrkanden om att sammanföra Kristianstads och Malmöhus län till ett gemensamt huvudmannaskap för Skåne bör enligt utskottet lämnas utan åtgärd i avvaktan på resultatet av en i propositionen aviserad utredning.

Vissa m-yrkanden om en utvärdering av länstrafikreformen och av 1979 års trafikpolitiska beslut m. m. avstyrks och följs upp av borgerliga trepartireservationer. Detsamma gäller ett yrkande i en c-motion om kompletteringstrafik samt två m-yrkanden om förenkling av yrkestrafiklagstiftningen och om avskaffande av tillståndstvånget för s. k. turisttrafik.

M-yrkanden om ett treårsprogram för fastställande av resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken avstyrks. M-ledamöterna reserverar sig.

### Propositionen

I proposition 1984/85:168 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att anta förslag till

1. lag om rätt att driva viss linjetrafik,
  2. lag om buss- och taxivärderingsnämnden,
  3. lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
  4. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559),
  5. lag om ändring i lagen (1978:440) om kollektivtrafiknämnd.
- Lagförslagen har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

I propositionen lämnas förslag som syftar till att effektivisera den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. De huvudmän, som i varje län har det politiska och ekonomiska ansvaret för denna trafik, föreslås få rätt att bedriva trafiken utan linjetrafiktillstånd. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla. De trafikutövare, som mister sina linjetrafiktillstånd och som inte vill konkurrera om körningar åt huvudmännen, föreslås kunna få tillgångar som de använt i rörelsen inlösta. För reformens genomförande föreslås en fyraårig övergångstid, som löper ut vid halvårsskiftet 1989.

### Motioner framlagda med anledning av propositionen

I motion 1984/85:3112 av Olle Grahn och Kjell Johansson (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar avslå propositionen.

I motion 1984/85:3113 av Rune Törwald m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar avslå propositionen.

I motion 1984/85:3114 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att SJ bör ha totalansvaret för det interregionala resandet.

I motion 1984/85:3115 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen avslår propositionen.
2. att riksdagen uttalar, att utvärderingen av 1978 års lag om länstrafik först skall avslutas, innan genomgripande förändringar av reformen eventuellt genomförs,
3. att riksdagen begär att regeringen skyndsamt låter utvärdera 1979 års trafikpolitiska beslut,
4. att riksdagen hos regeringen begär förslag till förenklingar i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande vikten av entreprenadförfarande och konkurrens,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående konkurrensfrämjande åtgärder,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet "Tidsbestämda tillstånd",
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet "Bättre samarbete mellan bussföretagen",
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet "Bärkraftig trafik",
10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande avskaffande av tillståndsvånget för turisttrafik,
11. att riksdagen hos regeringen begär förslag till treårsprogram för hur den i motionen angivna målsättningen beträffande resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken skall kunna uppnås.

### **Motioner som lagts fram under den allmänna motionstiden 1985**

I motion 1984/85:353 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att möjlighet skapas för att genomföra ett huvudmannaskap i Skåne.

I motion 1984/85:442 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4 och 7),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande koncessioner för busstrafik,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande vikten av att taxinäringens resurser i utökad omfattning utnyttjas av länshuvudmän och kommuner vid tillgodoseende av behov inom kompletteringstrafiken och i vissa fall även för linjetrafikmatartrafik för att trygga god taxiservice även i framtiden.

I motion 1984/85:2702 (delvis) av Eric Jönsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om trafikförbättrande åtgärder med avseende på kollektivtrafiken i Skåne.

## Bakgrund

Fram till 1950-talet täckte busslinjetrafiken sina kostnader genom de biljettintäkter som trafiken drog in. Efter hand drabbades emellertid trafikföretagen av försämrad lönsamhet. Privatbilismens framväxt, befolkningsomflyttningar m. fl. omständigheter gjorde det sålunda allt svårare att bedriva busslinjetrafik med företagsekonomisk lönsamhet. Många kommuner valde samtidigt att ge bidrag för att upprätthålla och utveckla busstrafiken, då man ansåg att trafikförsörjningen utgjorde en viktig del av samhällsservicen. Denna utveckling ledde fram till den s. k. länstrafikreformen (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr. 1977/78:364), varigenom dagens ansvarsfördelning för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg fastställdes. Beslutet innebar att senast från den 1 juli 1983 skulle i varje län finnas ett samordnat politiskt och ekonomiskt huvudmannaskap för nämnda trafik. Huvudmannaskapet utövas av landstingskommunen och kommunerna i länet i samverkan genom kommunalförbund eller aktiebolag. I Stockholms län är dock Stockholms läns landsting huvudman och på Gotland Gotlands kommun.

Bland huvudmännen bedriver 20 trafiken med hjälp av entreprenörer. I fyra län – Stockholms, Södermanlands, Västmanlands och Örebro – bedrivs trafiken helt eller nästan helt i huvudmannens egen regi.

Resandet med den regionala busstrafiken (landsbygdstrafiken) har ökat med omkring 50 % under åren 1980–1983. Även resorna med lokal busstrafik samt spårvägs- och tunnelbanetrafik har ökat, ehuru i mindre grad än med den regionala busstrafiken.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken har lett till ökade kommunala och statliga skattesubventioner. I början av 1970-talet täcktes ca 20 % av kostnaderna med skattemedel. I dag är motsvarande andel i genomsnitt 50–60 % av trafik kostnaderna. De sammanlagda bidragen till den lokala och regionala trafiken har för år 1983 beräknats till nära 4 miljarder kronor.

Den svenska utvecklingen med ett växande avstånd mellan kostnader och trafikintäkter är inte unik. Även i andra industriländer har den offentliga bidragsandelen till kollektivtrafiken ökat. Detta har lett till att kollektivtrafikens finansiering har blivit en allt viktigare fråga.

För busslinjetrafiken gäller ett koncessionssystem enligt yrkestrafiklagen (1979:559), som i sina sakliga huvuddrag föga skiljer sig från 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. Den som har erhållit tillstånd att utföra linjetrafik har i allmänhet ensamrätt härtill på sin linjesträckning. Han har också en skyldighet att bedriva linjetrafik enligt den fastlagda tidtabellen. Trafiktillståndet kan återkallas, bl. a. om det behövs för att trafiken skall kunna ordnas så ändamålsenligt som möjligt. Om t. ex. en kommun, landstingskommun, ett kommunalt trafikföretag eller en trafik huvudman ansöker om tillstånd till linjetrafik och gör sannolikt att trafikförsörjningen inom det område som är avsett att trafikeras kommer att

främjas genom att trafiken drivs av sökanden, skall tidigare tillstånd till trafiken återkallas. När ett tillstånd återkallas med stöd av denna bestämmelse är den nya tillståndshavaren skyldig att på begäran av den, vars tillstånd återkallas, lösa in de fordon och andra tillgångar som använts i verksamheten. Sådana ansökningar prövas av buss- och taxivärderingsnämnden.

### Den föreslagna reformens huvuddrag

Innebörden av de lagförslag som läggs fram i propositionen är i huvudsak att trafikhuvudmännen ges rätt att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva den trafik som de har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla.

För vissa områden i landet, där speciella förhållanden föreligger, kan huvudmannens trafikeringsrätt efter regeringsbeslut utsträckas till att omfatta också område utanför det egna länet.

Trafikhuvudmännen övertar det politiska och ekonomiska ansvaret för sådan linjetrafik som utgör s. k. kompletteringstrafik.

För lokal och regional trafik som huvudmannen inte önskar driva kommer även i framtiden att krävas linjetrafiktillstånd.

Entreprenör som utför linjetrafikuppgifter åt en huvudman kan meddelas ett särskilt utformat trafiktillstånd (kollektivtrafiktillstånd). Sådant tillstånd kommer endast att innefatta en prövning av tillståndshavarens lämplighet. Någon behovsprövning – som i dag företas efter ansökan om tillstånd att driva t. ex. linje- eller beställningstrafik med buss – och därav följande begränsning av antalet tillståndshavare eller antalet fordon kommer inte att ske. Kollektivtrafiktillstånd kommer dock endast att ge rätt att utföra entreprenadtrafik åt trafikhuvudman.

Reformen föreslås träda i kraft efter en fyraårig övergångstid. Under denna tid skall nuvarande regler om trafiktillstånd gälla. Under övergångstidens tre första år får trafikutövare, vars tillstånd genom reformen upphör att gälla och som i fortsättningen inte vill konkurrera om att som entreprenörer utföra körningar åt huvudmännen, rätt att begära inlösen av fordon och andra i linjetrafiken använda tillgångar. Reglerna för denna inlösen motsvarar dem som i dag gäller vid övertagande av trafiktillstånd mot tillståndshavarens vilja. Ärenden om inlösen prövas av buss- och taxivärderingsnämnden. Själva lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 juli 1985.

### Utskottet

Föredragande departementschefen framhåller att hans förslag får ses som en komplettering av länstrafikreformen. Det ansvar som ålagts huvudmännen ställer krav på att de ges reella möjligheter att utforma trafikförsörjningen på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Förslagen syftar därför bl. a. till att främja ett bättre resursutnyttjande inom kollektivtrafiken än för

närvarande genom ökade möjligheter till en rationell trafikplanering, liksom till större frihet och ökad konkurrens vid trafikhuvudmännens upphandling av transporttjänster. Ett annat syfte är att minska den byråkrati som nuvarande tillståndssystem föranleder.

I sammanhanget erinrar föredraganden om att den som har ett linjetrafiktillstånd regelmässigt har ensamrätt till trafiken på vägsträckan. Ytterligare linjetrafik på samma sträcka kan förekomma endast i vissa fall och då ofta i förening med s. k. upptagningsförbud. Bl. a. dessa regler medför avsevärda begränsningar i möjligheten att kunna planera trafiken på mest rationella sätt. Att exempelvis merutnyttja en buss i trafik under en annars tom returkörning eller utnyttja samma fordon på olika linjestreckningar, såväl i tätorts- som landsbygdstrafik, ställer sig ofta svårt genom att de olika trafikföretagen har var sina klart avgränsade tillstånd.

Föredraganden betonar att den nuvarande yrkestrafiklagstiftningen tillkom under en tid då man hade andra trafikbehov, en annan trafikstruktur och andra ansvarsförhållanden än som gäller i dag. Ansvar för trafikförsörjningen låg helt på tillståndshavarna som genom linjetrafiktillstånden tillförsäkrades en monopolställning. En brist med dagens system för ersättning till de innehavare av linjetrafiktillstånd som utför trafik åt huvudmännen är att det inte alltid finns ett ekonomiskt intresse hos trafikutövarna av att rationalisera.

Mot bakgrund av de växande underskottsbidragen från kommuner och stat, inte minst efter tillkomsten av trafikhuvudmännen, är det nödvändigt att konstatera – framhåller föredraganden – att trafiken till stor del bygger på ekonomiskt stöd från samhället. Det framstår som uppenbart att en mycket stor del av den i dag bedrivna trafiken inte hade kunnat upprätthållas utan dessa tillskott. Trafiktillstånden i sig har därför i allmänhet ett begränsat värde för bussföretagen – det är i stället samhällets beslut att stödja trafiken på linjen som till väsentlig del utgör trafikutövarns trygghet. Utan detta ekonomiska stöd hade nämligen många av de i dag verksamma bussföretagen inte kunnat existera.

När reformen genomförts – fortsätter föredraganden – blir relationerna mellan upphandlare och entreprenörer mer marknadsmässiga än i dag. Genom en fri upphandling ges huvudmännen och trafikföretagen större möjligheter att se till att avtalen utformas på ett sådant sätt att entreprenörer med effektiv och väl fungerande verksamhet stimuleras. Ävsikten är inte – understryker föredraganden – att försäkra förutsättningarna för entreprenadtrafiken utan att skapa ett system där fördelarna med att utnyttja fristående entreprenörer kommer att bli större än i dag. De farhågor som på sina håll uttalats för att reformen skulle komma att medföra radikalt försämrade möjligheter för de nuvarande tillståndshavarna att verka, kanske genom en omfattande övergång till trafik i egen regi, finner föredraganden ogrundade.

Föredraganden räknar inte med att inlösen av trafikföretag skall bli aktuell, annat än möjligen i några enstaka fall.

I motionerna 1984/85:3112 (fp), 1984/85:3113 (c) och 1984/85:3115 (m) yrkas *avslag på propositionen*.

I den under den allmänna motionstiden vid innevarande års riksmöte väckta motionen 1984/85:442 (c) framhålls att förslag i enlighet med vad som återfinns i propositionen inte bör av regeringen föreläggas riksdagen.

I samtliga de tre förstnämnda motionerna betonas att regeringens förslag innebär risker för att huvudmännen i allt större utsträckning – och i strid mot länstrafikreformens intentioner – kommer att driva trafiken i egen regi. De kommer därmed, var och en i sitt län, att få ett monopol på att utöva ifrågavarande trafik, till men för effektiviteten och därmed för resenärerna. I sammanhanget framhålls att näringsfrihetsombudsmannen (NO), under hänvisning till huvudmännens mycket starka ställning, efterlyst en spärregel mot ökad egenregiverksamhet från dessas sida. Vidare erinras om att NO betonat vikten av att upphandlingen görs på sådant sätt att mindre företag inte missgynnas.

I m-motionen framhålls även att regeringens förslag innebär att huvudmännen får ett monopol på köp av busstjänster. Erfarenheten visar – betonar motionärerna – att när en köpare som har monopol och verkar på en marknad där det finns ett flertal säljare som arbetar under fri konkurrens, finns det en klar tendens till monopolbildning även på säljarsidan.

Utskottet ser för sin del regeringens förslag som en naturlig följd av den ansvarsfördelning för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg som 1978 års länstrafikreform innebär. Med det politiska och ekonomiska ansvar som huvudmännen har för trafiken är det, också enligt utskottets mening, rimligt och rationellt att de ges reella möjligheter att uforma trafikförsörjningen på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Regeringens förslag synes väl ägnade att tillgodose det syftet samt intresset av en effektivitetsbefrämjande fri konkurrens mellan berörda trafikutövare.

Farhågorna för monopol på trafikutövningen i varje län för huvudmännen eller trafikföretagen finner utskottet, i likhet med föredraganden, oggrundade. Tillgången på entreprenörer med lämplig erfarenhet torde vara begränsad. De nuvarande tillståndshavare som vill arbeta vidare inom linjetrafiken synes därför ha goda möjligheter att få till stånd rimliga och långsiktiga avtal med huvudmännen. Det framstår vidare, även enligt utskottets uppfattning, som osannolikt att huvudmännen i sin upphandling skulle agera på ett sådant sätt att det på sikt endast skulle återstå *en* säljare av busslinjetrafik i området. Som föredraganden framhåller har huvudmännens kritik mot nuvarande koncessionssystem i väsentlig utsträckning tagit sikte på avsaknaden av konkurrens inom busslinjetrafiken.

Vad gäller invändningen om ett monopol för huvudmännen på köp av busstjänster vill utskottet framhålla att den föreslagna reformen ej avser beställningstrafik med buss. Den gäller vidare inte sådan linjetrafik på väg som ej ingår i en av huvudmannen antagen trafikförsörjningsplan. För trafik

som däremot omfattas av en sådan plan är detta ansvar för huvudmännen redan fastlagt.

Med den långa övergångstid för reformens genomförande som föreslås och de möjligheter denna ger att teckna långsiktiga avtal mellan trafikhuvudmännen och trafikutövarna torde det inte heller enligt utskottets mening bli aktuellt med inlösen av trafikföretag, annat än möjligen i några enstaka fall.

Den författningsmässiga utformningen av den föreslagna reformen har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt anfört tillstyrks lagförslagen och avstyrks samtliga motionsyrkanden om avslag på propositionen. Vidare avstyrks det nämnda yrkandet i den under den allmänna motionstiden väckta c-motionen.

I motion 1984/85:3114 (vpk) behandlas *interregional trafik*. Motionären säger sig dela en i propositionen uttalad uppfattning att trafik mellan olika delar av landet bör planeras på riksnivå. Ett problem i sammanhanget – fortsätter motionären – är att busstrafikföretag kan koncentrera sig på trafikinsatser under kortare perioder av topptrafik, exempelvis då tågtrafiken skulle kunna förbättra sin ekonomi och därmed balansera de ofta låga intäkterna under dygn och tider då den reguljära trafiken har ett lågt utnyttjande och därmed lägre intäkter. En sådan ordning är otillfredsställande från samhällsekonomisk synpunkt och kan leda till krav på ökade statliga tillskott för att klara ett rimligt basutbud även under perioder av lågtrafik. I flera län – heter det vidare i motionen – bedriver huvudmännen länsöverskridande långväga busstrafik genom samverkan och i konkurrens med delvis parallell järnvägstrafik, varvid denna ekonomiskt drabbas.

Idén om järnvägen som stomme i den interregionala landtrafiken är nära nog allmänt godtagen, betonar motionären. Eftersom staten har ett ansvar för denna trafik och eftersom staten äger SJ är det naturligt om ansvaret för interregional trafik läggs på SJ, som också disponerar en omfattande busstrafikkapacitet.

Staten bör sålunda – framhåller motionären sammanfattningsvis – kanalisera sitt ansvar för långväga trafik via SJ, som i ett remissyttrande uttalat samma uppfattning.

Utskottet vill med anledning av denna motion understryka att den i verklig mening interregionala trafiken inte berörs av den föreslagna reformen.

Föredraganden framhåller att i relationer där en tillfredsställande trafik inte kan byggas på järnvägstransporter kan den interregionala busstrafiken utgöra ett alternativ. I de fall den långväga busstrafiken direkt konkurrerar med tåget är däremot en restriktiv hållning gentemot busstrafiken nödvändig, om järnvägen även i framtiden skall kunna fylla sin uppgift i persontransportarbetet över längre avstånd.

I sammanhanget erinras om att det redan i dag finns ett nät av snabbussförbindelser över längre sträckor, i form av såväl veckoslutstrafik

som daglig trafik. Särskilt den dagliga trafiken domineras av SJ och dess dotterföretag GDG (Göteborg-Dalarna-Gävle Biltrafik AB). Detta har sin grund bl. a. i att trafiken i många fall har ersatt tidigare järnvägstrafik.

Särskild hänsyn bör enligt föredraganden tas till SJ-koncernens behov av att skapa komplement till den spårbundna trafiken men någon absolut ensamrätt bör det inte bli fråga om. Även privata företag bör naturligtvis där så bedöms lämpligt kunna erhålla tillstånd till interregional busstrafik.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens sålunda återgivna överväganden. Härav följer att motion 1984/85:3114 (vpk) avstyrks.

Enligt motionerna 1984/85:353 (s) och 1984/85:2702 (s) bör Kristianstads län och Malmöhus län sammanföras till *ett gemensamt huvudmannaskap för viss kollektivtrafik*.

Med anledning av dessa motioner vill utskottet betona att länstrafikreformen bygger på principen om ett länsvis avgränsat trafikansvar. Detsamma gäller den nu föreslagna reformen.

Enligt föredraganden föreligger emellertid på några håll i landet förhållanden som är så speciella att de måste uppmärksammas särskilt. Så är t. ex. fallet i Göteborgsområdet, där den dagliga arbetspendlingen mellan Älvsborgs län, Göteborgs och Bohus län samt Hallands län är högst betydande. Liknande förhållanden kan föreligga på ytterligare något håll. I dessa fall kan det krävas särskilda lösningar för att möjliggöra en rationell och obunden trafikplanering och för att undvika en icke önskvärd byråkrati. Föredraganden ämnar därför se till att behovet av särskilda lösningar snarast kartläggs och att det utarbetas underlag för beslut, där undantag från avgränsningen länsvis kan vara motiverat med hänsyn till trafikstrukturen. En huvudmans trafikeringsrätt kan sålunda t. ex. i något fall behöva utvidgas till att omfatta större områden än det egna länet. Arbetet med särskilda lösningar bör slutföras i sådan tid att regeringen kan besluta i frågan senast den 30 juni 1986.

Utskottet, som även för sin del står bakom principen om ett länsvis avgränsat trafikansvar för huvudmännen, har ingen erinran mot att eventuella avsteg från denna görs i sådana speciella fall som det aviserade utredningsarbetet avses kartlägga. I avvaktan på resultatet härav bör motionsyrkandena, såvitt nu är i fråga, lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I motion 1984/85:3115 (m) begärs en *utvärdering av länstrafikreformen* innan genomgripande förändringar av denna genomförs. I samma motion begärs vidare att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om a) vikten av entreprenadförfarande och konkurrens, b) *konkurrensbefrämjande åtgärder*, c) tidsbestämda tillstånd och d) bättre samarbete mellan bussföretagen. Med hänsyn till att länstrafikreformen inte var fullt genomförd förrän den 1 juli 1983 finner motionärerna det anmärkningsvärt att regeringen så kort tid härefter vill lägga nya uppgifter på huvudmännen. Först efter en utvärdering av reformen kan det komma i fråga

att den på avgörande punkter omarbetas. Motionärerna framhåller vidare att länstrafikreformen förutsätter att huvudmännen anlitar entreprenörer för att driva trafiken och att den trafik i egen regi som fyra huvudmän bedriver står i strid mot 1979 års trafikpolitiska beslut. En spärregel mot att huvudmännen bedriver trafik i egen regi bör omgående införas. Tidsbestämda linjetrafiktillstånd – heter det vidare i motionen – skulle innebära en bättre ordning än den nuvarande för att få till stånd en lämplig avvägning mellan trafikföretagens intresse av en långsiktig planering samt kraven på konkurrens och effektivitetshöjande åtgärder. Slutligen betonas att förutsättningar för en effektivare busslinjetrafik än för närvarande kan skapas genom frivilliga överenskommelser mellan trafikföretagen att köra på varandras tillstånd eller att byta sådana tillstånd.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om vad riksdagen uttalade när beslutet fattades om länstrafikreformen år 1978. Med anledning av en enskild (m)- och (c)-motion om att huvudmannskapet och driften av kommunernas och landstingens busstrafik skulle vara åtskilda, angavs (TU 1977/78:28, s. 25) att en föreskrift om en sådan åtskillnad mellan huvudmannskap och drift framstod som mindre lämplig, bl. a. med hänsyn till att därigenom rationella organisationsformer för trafikutövning i egen regi skulle kunna förhindras. Motionen avstyrktes därför.

Beträffande motionärernas och NO:s förslag till en spärregel mot ökad egenregiverksamhet från trafikhuvudmannens sida kan framhållas att denne, som har det ekonomiska ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken, bör ha möjlighet att välja den mest kostnadseffektiva trafikformen. Flera skäl talar för att huvudmannen har fördelar av att genomföra upphandlingen på ett sådant sätt att flera entreprenörer kan erbjuda sina tjänster inom ett och samma trafikområde. Att statsmakterna däremot skulle ange begränsningar i trafikhuvudmannens möjligheter att själva få fatta beslut i dessa frågor är inte förenligt med en mer marknadsmässig upphandling.

Utskottet vill dessutom framhålla att i de län eller delar av län, där samarbetet mellan huvudmän och entreprenörer fungerat bra och där man lyckats uppnå rationaliseringar genom samordning av linjetrafiken torde den föreslagna reformen inte komma att innebära några förändringar. Syftet med reformen är i stället att underlätta effektiviseringar på de ställen där det varit svårt att uppnå sådana med gällande lagstiftning.

Vidare bör understrykas att den expansion av den lokala och regionala kollektiva trafiken, som ägt rum de senaste åren, knappast kommer att fortsätta i samma takt. I alla händelser torde den eftersträlvade rationaliseringen av trafiken medföra strukturförändringar. Att motverka de ökade kostnaderna är en angelägen uppgift för huvudmännen. Det samarbete som kan vara förhållandevis lätt att åstadkomma på en expanderande marknad torde ofta vara svårt att få till stånd i ett läge med konstant eller vikande trafikvolym.

Det kan således – enligt utskottet – konstateras att det i rationaliseringssyfte bedrivna samarbetet mellan tillståndshavare naturligtvis är ytterst värdefullt men att det inte kan ersätta ett större direkt inflytande för det för trafiken ansvariga organet, dvs. huvudmannen.

Utskottet har i det föregående förordat att den föreslagna reformen genomförs genom att tillstyrka de lagförslag som utgör dennas författningsmässiga grund och genom att avstyrka motionsyrkanden om avslag på propositionen.

Lagförslagen innehåller inte någon sådan spärregel som begärs i ett av de nu aktuella motionsyrkandena. Att så inte är fallet är en omständighet som har åberopats till stöd för yrkandena om avslag på lagförslagen. Innebörden av dessa är att yrkestrafiklagens nuvarande koncessionssystem i fråga om viss linjetrafik på väg i princip upphör att gälla.

Med hänvisning till det anförda och till utskottets ställningstagande i det föregående avstyrks motionsyrkandena.

I den under allmänna motionstiden vid innevarande års riksmöte väckta motionen 1984/85:422 (c) framhålls att taxinäringens bilar och minibussar utgör en värdefull resurs för kommuner och trafikhuvudmän, när det gäller att skapa en god *kompletteringstrafik*. Genom att utnyttja taxinäringens resurser kan man tillgodose dessa behov till rimliga kostnader samtidigt som taxiägarna tillförs värdefulla inkomster för att kunna fortsätta att ge bygden betydelsefull service. Motionärerna yrkar att vad de sålunda anført skall av riksdagen som dess mening ges regeringen till känna.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt de genom propositionen framlagda lagförslagen. Ett av dessa avser sådan ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik att huvudmännens ansvar för sådan trafik utvidgas till att omfatta linjetrafik för personbefordran som utgör kompletteringstrafik med personbil. Det av utskottet likaledes tillstyrkta förslaget till lag om rätt att driva viss linjetrafik innebär att tidigare meddelade tillstånd till linjetrafik för persontransporter – dvs. såväl busslinjetrafik som kompletteringstrafik – i princip upphör att gälla. Kompletteringstrafiken omfattas med andra ord av reformen och därmed av det samarbete mellan huvudmännen och trafikutövarna vars befrämjande enligt föredraganden – och utskottet – är ett av reformens syften.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med ifrågasvarande motionsyrkande tillgodosett. Detta bör därför kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I motion 1984/85:3115 (m) begärs en *utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut*.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att den klart uttalade avsikten med 1979 års beslut har varit och är att det kontinuerligt skall följas upp och omprövas med hänsyn till utvecklingen på såväl trafikområdet som i

övrigt. Så har också under årens lopp skett, och den nu föreliggande propositionen torde få ses som en vidareutveckling på kollektivtrafiksidan. Utskottet återkommer för övrigt senare i år till frågan om en utvärdering av det trafikpolitiska beslutet med anledning av härom väckta motioner.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

I motion 1984/85:3115 (m) yrkas vidare att riksdagen hos regeringen begär förslag till *förenkling av yrkestrafiklagstiftningen* samt att tillståndstvånget för turisttrafik i yrkestrafiklagens mening avskaffas.

Inom regeringskansliet prövar man fortlöpande – enligt vad utskottet erfarit – möjligheterna att förenkla yrkestrafiklagstiftningen. För närvarande arbetar man med ett drygt tiotal uppslag till sådana förenklingar. Ett av dessa är just att avskaffa kravet på särskilt tillstånd för s. k. turisttrafik.

I avvaktan på de förslag till riksdagen som det pågående beredningsarbetet kan föranleda synes de motionsyrkanden som nu är i fråga böra lämnas utan åtgärd.

I motion 1984/85:3115 (m) yrkas också att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en bärkraftig trafik samt att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till treårsprogram för fastställande av *resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken*. Motionärerna framhåller att avvägningen mellan skatte- och avgiftsfinansieringen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken bör vara sådan att den uppfattas som rimlig även av de medborgare som inte kan utnyttja den kollektiva trafiken utan tvingas betala dels de egna resorna, dels en del av kostnaderna för kollektivtrafiken. Treårsprogrammet bör genomföras med den målsättningen att resenären bör betala minst 50 % av kostnaderna.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden understryka att det är trafikhuvudmännen som har det politiska och ekonomiska ansvaret för ifrågakvarande trafik. Det är följaktligen huvudmännen som har att bestämma om – och i vilken utsträckning – trafiken skall skattefinansieras. I sammanhanget vill utskottet betona vikten av att effektivisera och därmed minska kostnaderna för den trafik som huvudmännen har ansvaret för.

Av det anförda följer att motionsyrkandena avstyrks.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avslag på propositionen m. m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1984/85:442 (c) yrkande 4, 1984/85:3112 (fp), 1984/85:3113 (c) och 1984/85:3115 (m) yrkande 1 antar de genom propositionen framlagda förslagen till lag om rätt att driva viss linjetrafik, lag om buss- och taxivärderingsnämnden, lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv

- persontrafik, lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) och lag om ändring i lagen (1978:440) om kollektivtrafiknämnd,
2. beträffande *interregional trafik*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:3114 (vpk),
  3. beträffande *ett gemensamt huvudmannaskap för viss kollektivtrafik i Skåne*  
att riksdagen lämnar motionerna 1984/85:353 (s) och 1984/85:2702 (s) i denna del utan åtgärd,
  4. beträffande *utvärdering av länstrafikreformen, konkurrensbefrämjande åtgärder m. m.*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:3115 (m) yrkandena 2 samt 5-8,
  5. beträffande *kompletteringstrafik*  
att riksdagen lämnar motion 1984/85:442 (c) yrkande 7 utan åtgärd,
  6. beträffande *utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:3115 (m) yrkande 3,
  7. beträffande *förenklings åtgärder av yrkestrafiklagstiftningen*  
att riksdagen lämnar motion 1984/85:3115 (m) yrkandena 4 och 10 utan åtgärd,
  8. beträffande *resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:3115 (m) yrkandena 9 och 11.

Stockholm den 23 maj 1985

På trafikutskottets vägnar  
KURT HUGOSSON

*Närvarande:* Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Ingrid Andersson (s) och Margareta Persson (s).

## Reservationer

### 1. Avslag på propositionen m. m. (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet ser" och på s. 8 slutar med "väckta c-motionen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Med det politiska och ekonomiska ansvar som trafik huvudmännen har för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på väg är det också enligt utskottets mening angeläget att åtgärder vidtas i syfte att utforma trafiken på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Frågan är emellertid om regeringens förslag tillgodoser det syftet. Svaret står enligt utskottets uppfattning i första hand att söka i det synsätt man anlägger på huvudmännens trafikutövning i egen regi. Härvidlag föreligger en principiell skillnad mellan 1978 års länstrafikreform och den komplettering av denna som regeringens nu förevarande förslag sägs utgöra.

Enligt länstrafikreformen är det "önskvärt (utskottets kursivering) att huvudmannen uppdrar åt olika entreprenörer att svara för trafikens utövande". I den nu föreliggande propositionen heter det däremot att "entreprenörer får (utskottets kursivering) anlitas".

Av en till propositionen fogad sammanställning av remissyttranden framgår att Svenska transportarbetareförbundet anser att huvudmännen i stället för att driva trafiken i egen regi bör lämna ut uppdragen på entreprenad. "All erfarenhet talar nämligen för" – betonar förbundet – "att samhällets kostnader i entreprenadfallet vida understiger kostnaderna i den offentliga drivna trafiken".

Utskottet ansluter sig oreserverat till denna bedömning, liksom för övrigt näringsfrihetsombudsmannen, att döma av dennes önskemål om en spärregel mot ökad egenregiverksamhet från huvudmännens sida. Så gör emellertid uppenbarligen inte regeringen, även om man säger sig vilja främja samarbetet mellan länstrafiken och trafikföretagen.

Tre socialistiskt dominerade huvudmän – i Södermanlands, Västmanlands och Örebro län – har med stöd av länstrafikreformen, men i strid mot dess intentioner, valt att bedriva trafiken i egen regi.

Regeringens förslag innebär enligt utskottets mening uppenbara risker för att allt flera huvudmän, av politiska men ej sakliga skäl, kommer att driva trafiken i egen regi – till men för kostnadseffektiviteten och därmed för resenärerna och skattebetalarna.

I propositionen söker regeringen med ett penndrag avlägsna den fättsliga grund – trafiktillstånden – med vars stöd de nuvarande tillståndshavarna bedriver linjetrafiken. Så sker utan varje spår av analys av de ekonomiska konsekvenserna dels för tillståndshavarna vid förlusten av tillstånden, dels för huvudmännen med anledning av den föreslagna inlösenordningen. Trafikutövarna "synes ha goda möjligheter" att få till stånd långsiktiga avtal med huvudmännen och så många fall av inlösen blir det nog inte, kanske bara några enstaka – så lyder propositionens knapphändiga budskap i dessa centrala frågor. Samtidigt betonas det att i den mån ett avskaffande av linjetrafiktillstånden leder till minskad uppdragsvolym för ett enskilt trafikföretag är detta ett tecken på att ett annat kan utföra transporter på ett effektivare sätt. Detta skulle i så fall innebära – heter det vidare – att samhället har betalat överpriser för något som kan produceras på ett bättre

sätt av andra företag i branschen. Frågorna huruvida branschen har en överkapacitet – materiellt och personellt – och vad det i så fall kan kosta huvudmännen, och samhället, att lösa in den lämnas obesvarade i propositionen. Den föreslagna reformen har med andra ord inte beretts i tillräcklig omfattning.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandena om avslag på propositionen. Härav följer att de genom propositionen framlagda lagförslagen avstyrks. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med det nämnda yrkandet i motion 1984/85:442 (c) synes bli tillgodosett.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *avslag på propositionen m. m.*

att riksdagen med anledning av motion 1984/85:442 (c) yrkande 4 samt med bifall till motionerna 1984/85:3112 (fp), 1984/85:3113 (c) och 1984/85:3115 (m) yrkande 1 avslår de genom propositionen framlagda lagförslagen,

## 2. Interregional trafik (mom. 2)

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "motion 1984/85:3114 (vpk) avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet ser för sin del motionärens förslag som en naturlig följd av regeringens förslag. Liksom huvudmännen, var och en i sitt län, har ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken, bör staten, via SJ, ha ansvaret för den interregionala linjetrafiken på järnväg och väg. Härigenom nås ett samhällsekonomiskt optimalt resursutnyttjande i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut. Givetvis bör dock SJ få anlita entreprenörer, när så bedöms lämpligt.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionen.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringens till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *interregional trafik*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:3114 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

## 3. Utvärdering av länstrafikreformen, konkurrensbefrämjande åtgärder m. m. (mom. 4) – under förutsättning av bifall till den med 1 betecknade reservationen –

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet vill i" och på s. 11 slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet, som i det föregående avstyrkt regeringens förslag, har inte därmed velat utesluta att andra åtgärder vidtas för att nå en ökad kostnadseffektivitet i den trafik som huvudmännen har ansvaret för. Exempel på lämpliga sådana åtgärder anges i motionen, som utskottet i berörda delar tillstyrker. Utskottet tillstyrker vidare yrkandet om en utvärdering av länstrafikreformen. I samband därmed bör regeringen snarast förelägga riksdagen förslag till sådan ändring i lagen (1978:438) om huvudmannskap för viss kollektiv persontrafik att huvudmännens egenregi-verksamhet begränsas.

Även näringsfrihetsombudsmannen (NO), som har till uppgift att värna om näringsfriheten, har ju i ett remissyttrande, med hänvisning till huvudmännens mycket starka ställning, efterlyst en spärregel mot ökad egenregi-verksamhet i andra fall än där denna visar sig fördelaktigast vid jämförelse med anbud från andra entreprenörer. Jämförelsen bör ske på lika villkor, betonar NO.

Vidare erinrar NO om att flertalet huvudmän driver verksamheten i form av bolag som inte formellt omfattas av något upphandlingsreglemente med motsvarande huvudprinciper som i gällande offentliga upphandlingsregler. Önskvärd insyn i verksamheten torde kunna skapas genom t. ex. föreskrifter i bolagsordningen.

NO betonar vidare vikten av att upphandlingen görs på sådant sätt att mindre företag inte missgynnas. Det är viktigt att även de mindre företagen i fortsättningen får utöva linjetrafik för att de med denna som ryggrad skall kunna erbjuda allmänheten tjänster i form av beställnings- och turisttrafik. Risken är annars att de små företagen på sikt försvinner och därmed en viktig ingrediens i en väl fungerande marknadsekonomi.

Utskottet instämmer till fullo i vad NO sålunda anfört i näringsfrihetens och marknadsekonomins intresse.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

**4. beträffande utvärdering av länstrafikreformen, konkurrensbefrämjande åtgärder m. m.**

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:3115 (m) yrkandena 2 samt 5-8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

**4. Kompletteringstrafik (mom. 5)**

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet har i det föregående tillstyrkt" och slutar med "riksdagens åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *kompletteringstrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:442 (c) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

### 5. Utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut (mom. 6)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet vill" och på s. 12 slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

1979 års trafikpolitiska beslut har nu tillämpats ett antal år. Det kom av naturliga skäl att präglas av de bedömningar av samhällsekonomi som då rådde. Det är därför enligt utskottets mening naturligt att beslutet utvärderas. Så bör ske skyndsamt.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:3115 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

### 6. Förenklingar av yrkestrafiklagstiftningen (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "I avvaktan" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet noterar med tillfredsställelse att man inom regeringskansliet bereder frågan om att avskaffa kravet på särskilt tillstånd för turisttrafik. Förslag härom bör enligt utskottets mening snarast underställas riksdagen. Förenklingsarbetet i övrigt bör inriktas på förslag i syfte att möjliggöra ett

rikt trafikutbud byggt på konkurrens mellan fristående företag och nya initiativ inom yrkestrafiken.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandena.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *förenklningar av yrkestrafiklagstiftningen*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:3115 (m) yrkandena 4 och 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

**7. Resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken (mom. 8)**

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionsyrkandena.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:3115 (m) yrkandena 9 och 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

## 1 Förslag till

### Lag om rätt att driva viss linjetrafik

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag avser linjetrafik på väg för persontransporter

- a) inom ett län,
- b) mellan län i den mån regeringen meddelar beslut enligt 3 § andra stycket.

2 § Med trafikhuvudman avses i denna lag en sådan huvudman som anges i lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (1979: 559).

3 § Linjetrafik som avses i 1 § a får från och med den 1 juli 1989 utan linjetrafiktillstånd drivas av trafikhuvudmannen.

Om särskilda skäl föranleder det får regeringen besluta att en trafikhuvudman från och med den 1 juli 1989 får driva linjetrafik utan linjetrafiktillstånd inom visst, väl avgränsat område i annat län än det där huvudmannaskapet gäller. Sådant beslut får dock inte meddelas efter utgången av juni 1986.

4 § Tillstånd som har meddelats till sådan linjetrafik som avses i 1 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989. Om det finns särskilda skäl får beslutas att ett visst tillstånd skall gälla även efter denna tidpunkt.

Vid inlösen enligt 5 § före den 1 juli 1989 upphör trafikillståndet för den linjetrafik, i vilken de inlösta tillgångarna har använts, att gälla när inlösen har slutförts. Om ett tillstånd till linjetrafik upphör att gälla enligt vad som nu sagts har trafikhuvudmannen rätt att få ett motsvarande trafikillstånd för tiden intill utgången av juni 1989.

Frågor som avses i första stycket andra meningen och i andra stycket andra meningen prövas av länsstyrelsen i fall som avses i 1 § a och av transportrådet i fall som avses i 1 § b.

5 § Trafikhuvudmannen skall, om tillståndshavaren begär det, i enlighet med vad som föreskrivs i lagen (1985: 000) om buss- och taxivärderingsnämnden lösa in de fordon och andra tillgångar som används i linjetrafik för vilken tillståndet skall upphöra att gälla enligt 4 § första stycket.

Har beslut meddelats enligt 3 § andra stycket, skall berörda huvudmän mellan sig fördela uppkommande kostnader för inlösen. Kan de ej enas, beslutar buss- och taxivärderingsnämnden om fördelningen.

6 § Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 §. Den som utför trafiken skall därvid ha ett särskilt trafikillstånd (kollektivtrafiktillstånd). Såsom sådant tillstånd gäller även ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter eller till linjetrafik för persontransporter.

7 § För kollektivtrafiktillstånd skall i fråga om prövningen av tillståndshavarens lämplighet tillämpas vad som i yrkestrafiklagen (1979: 559) är

föreskrivet om tillstånd till persontransporter. I övrigt skall för kollektivtrafiktillstånd gälla vad i yrkestrafiklagen är föreskrivet om tillstånd till beställningstrafik för godstransporter.

**8 §** De trafiktillståndshavare, vilkas trafiktillstånd enligt 4 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas kollektivtrafiktillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

**9 §** Regeringen får meddela de ytterligare föreskrifter om kollektivtrafiktillstånd som behövs.

**10 §** Länsstyrelsens beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos transportrådet genom besvär.

Transportrådets beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos regeringen genom besvär.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

## 2 Förslag till

### Lag om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Frågor om inlösen enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979:559) och enligt 5 § lagen (1985:000) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.

**2 §** Nämnden består av ordförande och två andra ledamöter. För varje ledamot skall finnas ersättare.

Ordföranden och ersättaren för denne skall vara eller ha varit ordinarie domare. Av de övriga ledamöterna skall en ledamot och dennes ersättare ha sakkunskap i ekonomi och värderingsfrågor. Ledamöter och ersättare förordnas av regeringen för viss tid.

Bestämmelserna i 4 kap. rättegångsbalken, om jäv mot domare skall tillämpas på ledamöter och ersättare.

**3 §** Fråga om inlösen enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979:559) tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden inom två månader från det beslutet om återkallelse har vunnit laga kraft.

Fråga om inlösen enligt 5 § lagen (1985:000) om rätt att driva viss linjetrafik tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast den 30 juni 1988.

**4 §** Ansökan skall innehålla yrkande som anger den egendom som begärs inlöst, den löseskillning som begärs och den tidpunkt då inlösen önskas.

Av ansökan skall vidare framgå de omständigheter som ligger till grund för löseskillningens beräkning och den utredning som åberopas i ärendet.

**5 §** Nämnden skall bereda motparten tillfälle att yttra sig över yrkande som part framställer hos nämnden och över den utredning som denne åberopar i ärendet.

**6 §** Nämnden får komplettera utredningen i ärendet och i övrigt inhämta de upplysningar som behövs.

Om det behövs skall nämnden hålla förhandling med parterna.

**7 §** Nämnden fastställer omfattningen av inlöSENSKYLDIGHETEN inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt den tidpunkt då inlösen skall ske. Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:000) om rätt att driva viss linjetrafik skall minst ett år förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.

Tillgångar uppskattas till det värde som kan påräknas vid försäljning under normala förhållanden.

Är det fråga om inlösen av samtliga tillgångar i en rörelse värderas varje tillgång på det sätt som anges i andra stycket. Skulder avräknas på det sätt som normalt sker vid överlåtelse av en rörelse.

**8 §** Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:000) om rätt att driva viss linjetrafik föreligger rätt till ersättning för investeringar, som beslutats efter ikraftträdandet av nämnda lag, endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna eljest får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.

InlöSENSKYLDIGHETEN enligt nämnda lag föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.

**9 §** Löseskillingen kan bestämmas till annat belopp än vad som följer av 7 och 8 §§ om värderingen enligt dessa paragrafer leder till ett oskäligt resultat. Därvid kan även skälig hänsyn tas till kostnader som uppkommer på grund av avveckling av rörelsen eller andra särskilda förhållanden.

**10 §** I fråga om offentlighet och ordning vid muntlig förhandling hos nämnden gäller 5 kap. 1–5 och 9 §§ rättegångsbalken i tillämpliga delar. I stället för vad som sägs i 5 kap. 1 § andra stycket rättegångsbalken gäller dock att nämnden får förordna att förhandling skall hållas inom stängda dörrar, om det kan antagas att vid förhandlingen kommer att föreläggas uppgift, för vilken hos nämnden gäller sekretess enligt sekretesslagen (1980:100).

Sekretess för uppgift i ärende hos nämnden upphör att gälla i ärendet, om uppgiften föreläggas vid offentlig förhandling i samma ärende. Föreläggas uppgiften vid förhandling inom stängda dörrar, består sekretessen under den fortsatta handläggningen, om nämnden inte förordnar annat. Sedan nämnden slutligt har prövat ärendet, består sekretessen endast om nämnden i beslutet har förordnat om det.

**11 §** Parterna skall medverka till att handläggningen hos nämnden kan avslutas så skyndsamt som möjligt.

**12 §** Nämnden är beslutför om den är fulltalig.

I fråga om åtgärder som avser endast beredande av ärende eller avskrivning av ärende efter återkallelse får ordföranden besluta ensam.

Rättegångsbalkens regler om omröstning i tvistemål skall tillämpas på avgörande av nämnden.

13 § Nämndens beslut får inte överklagas.

14 § Den inlösenkyldige skall svara för de kostnader som uppkommit för parterna i ärendet hos nämnden.

Den inlösenkyldige skall ersätta staten kostnaderna för nämndens arbete med ärendet. Nämnden beslutar om sådan ersättning.

15 § Om det finns särskilda skäl får nämnden besluta om annan kostnadsfördelning än den som följer av 14 § eller förordna att staten skall svara för kostnader som avses i 14 § andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

Genom lagen upphävs kungörelsen (1969: 690) om buss- och taxivärde-ringsnämnd. Äldre bestämmelser tillämpas dock fortfarande vid prövning av sådan ansökan om inlösen som gjorts före denna lags ikraftträdande.

### 3 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall ha nedan angivna lydelse.

##### Nuvarande lydelse

##### Föreslagen lydelse

##### 1 §

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller sådan linjetrafik för *personbefordran som inte utgör kompletteringstrafik med personbil*. Trafikens omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller linjetrafik för *persontransporter*. Trafikens omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

Regeringen får efter framställning av huvudman, landstingskommun eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

**4 Förslag till****Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559)**

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1979: 559) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap. Inledande bestämmelser****1 §**

Denna lag gäller yrkesmässig trafik.

*Angående viss linjetrafik för persontransporter finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:000) om rätt att driva viss linjetrafik.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

**5 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1978: 440) om kollektivtrafiknämnd**

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1978: 440) om kollektivtrafiknämnd skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**8 §**

Kollektivtrafiknämnden är beslutförför om den är fulltalig.

I fråga om förberedande åtgärd får ordföranden besluta ensam.

*I fråga om åtgärder som avser endast beredande av ärende eller avskrivning av ärende efter återkallelse får ordföranden besluta ensam.*

Rättegångsbalkens regler om omröstning i tvistemål äger motsvarande tillämpning på avgörande av nämnden.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

