

Nr 61

Utlåtande i anledning av motioner om ändring av koncessionsbestämmelserna angående linjetrafik för personbefordran.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 85 i första kammaren av fru *Landberg m. fl.* och nr 122 i andra kammaren av herr *Johansson* i Norrköping *m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att förordningen angående yrkesmässig trafik överses såvitt avser koncessionssystemet för linjetrafik för personbefordran».

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från statens järnvägar samt länsstyrelserna i Östergötlands, Värmlands och Västerbottens län. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet (gemensamt yttrande) samt Svenska omnibusägareförbundet och Svenska taxiförbundet. Länsstyrelsen i Värmlands län har bifogat yttrande av Värmlands och Norra Dals omnibusägareförening. Föreningens yttrande överensstämmer helt med det som avgetts av Svenska omnibusägareförbundet.

Gällande bestämmelser

Med yrkesmässig trafik förstås i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* (YTF) trafik i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran (1 §). Den yrkesmässiga trafiken indelas i två huvudgrupper, linjetrafik och beställningstrafik (4 §). Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens nyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

Yrkesmässig trafik får enligt 5 § i förordningen bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd). Tillstånd till linjetrafik meddelas av länsstyrelsen i det län där trafiken skall äga rum. Berör trafiken mer än ett län meddelas tillståndet av länsstyrelsen i det län där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelsen, om förhållandena föranleder därtill, bereda bl. a. kommuner, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig (8 §). Avser ansökan rätt till linjetrafik med omnibus uteslutande inom viss

stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall dylikt tillfälle alltid beredas den kommunala förvaltningsmyndigheten i staden.

Trafiktillstånd får meddelas endast om den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig (12 §). Endast den som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter anses lämplig som utövare av trafiken kan erhålla tillstånd. Finns det flera sökande får tidpunkten inte vara avgörande för företräde dem emellan. Gäller ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena inte föranleder till annat, tillståndet lämnas utövaren av sådan trafik, om denne gjort ansökan därom och befins lämplig. Tillstånd till linjetrafik bör enligt förordningen i erforderlig utsträckning uppta föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Enligt 19 § kan trafiktillstånd återkallas eller dras in för viss tid av den myndighet, som meddelat tillståndet. Så kan ske vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet samt när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.

Motionerna

I motionerna anförs bl. a. att den snabba befolkningsomflyttningen i vårt land har medfört svårartade problem på många områden, bl. a. för kommunikationerna. Statens järnvägar och andra kommunikationsföretag har fått vidkännas ett minskat passagerarunderlag på sina tåg- och busslinjer. Man har därför gjort långt gående inskränkningar i trafiken, vilket fått till följd att en mängd orter drabbats av betydande försämringar i kommunikationsförbindelserna. Den avgörande faktorn i hela denna omställningsprocess, med indragningar av tåg- och busslinjer och ersättning av tågförbindelser med busslinjer, har varit av ekonomisk natur. De prövande myndigheterna har enligt motionärerna vid avgörandet av ärenden om bibehållande eller indragning av tåg- eller busslinjer i huvudsak endast tagit hänsyn till vad som varit ekonomiskt försvarbart. Detta sägs vara helt i linje med riksdagens beslut att statens järnvägar skall drivas på affärsmässig basis. Följden av denna trafikpolitik anses emellertid ha blivit att befolkningen i glesbygderna och t. o. m. i en del tätorters ytterområden blivit utan rimliga möjligheter att ta sig till arbetsplatser och till serviceinrättningar.

Motionärerna anför i fortsättningen att kommunerna har ett stort ansvar för att kommunikationerna ordnas på ett tillfredsställande sätt. Kommunerna måste därför få ett större inflytande på trafikområdet. Deras strävanden att lokalt och regionalt ordna en ersättningstrafik för den som försvinner förhindras emellertid eller medför stora ekonomiska insatser för inköp av busslinjer genom det nuvarande koncessionssystemet.

Särskilt otillfredsställande är enligt motionärerna den rättsliga regleringen när det gäller att ordna nya trafiksystem. Det synes, anför man, vara förenat med stora svårigheter att få bussföretagens tillstånd återkallade, oavsett om trafik bedrivs eller inte, när exempelvis en kommun eller ett bussföretag vill ordna trafik på ett efter de nya förhållandena lämpligt sätt. Bestämmelsen i 19 § YTF synes i praktiken inte användas på ett sätt som möjliggör en smidig lösning av dessa frågor. Enligt motionärernas mening bör de tillståndsbeviljande myndigheterna få tillgång till ett effektivt och i själva författningen till sin innebörd klargjort medel för att, då en omreglering av trafiken framstår som synnerligen angelägen från allmän synpunkt, kunna hävda det allmännas anspråk på ändamålsenlighet i fråga om linjetrafikens ordnande.

Frågans tidigare behandling

Före ikraftträdandet av YTF gällde, enligt stadgandet i 24 § 5 mom. i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930, att trafiktillstånd kunde återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet, när anledning därtill förekom.

1936 års trafikutredning, vars betänkande (SOU 1938: 59) låg till grund för YTF, erinrade om att nyssnämnda stadgande hade en mycket allmän avfattning samt att det i följd härav var ägnat att åstadkomma en viss osäkerhet vid tillämpningen. Enligt trafikutredningens mening var det lämpligt, att i förordningen angavs vissa typfall, då den tillståndsbeviljande myndigheten skulle äga rätt att återkalla tillståndet, såsom exempelvis vid svåra eller upprepade förseelser mot förordningen. Med hänsyn till de skiftande förhållanden, som kunde motivera en prövning av frågan om återkallelse, syntes det lämpligt att en allmän bestämmelse, att tillståndet skall återkallas, då synnerlig anledning därtill förekommer, medtogs. I enlighet härmed föreslog trafikutredningen en sådan avfattning av nu ifrågasvarande stadgande, att trafiktillstånd skulle kunna av den tillståndsgivande myndigheten återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att bedriva den tillåtna trafiken ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekom.

Av redogörelsen för de gällande bestämmelserna ovan framgår att dessa nära överensstämmer med utredningens förslag.

Föredragande departementschefen gjorde i propositionen med förslag till YTF (1940: 115) icke något uttalande i anslutning till de synpunkter, som trafikutredningen anlade på återkallelseinstitutet.

I ett betänkande med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik (SOU 1944: 39) framhöll *utredningsmannen*, bland annat, att uppräkningsen av omständigheter, som kunde föranleda återkallelse eller indragning, syntes ge vid handen att paragrafen åsyf-

tade, förutom överträdelser av bestämmelserna i förordningen, sådana fall, som på ett eller annat sätt hade att göra med själva trafikens utövande. Utredningsmannen föreslog ett tillägg i paragrafen av innehåll att återkallelse skulle kunna ske även när så påkallades »på grund av väsentliga förändringar i avseende å förhållanden av betydelse för tillståndets fortvarande giltighet». Utredningsmannen framhöll att denna bestämmelse borde användas med yttersta varsamhet och att en så kraftig åtgärd som återkallelse inte borde vidtas utan att andra ingripanden först prövats för att få rättelse till stånd.

Utredningsmannens förslag har inte lett till någon ändring i YTF.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 10 december 1948 tillkallades sakkunniga för att verkställa utredning rörande vissa frågor beträffande den yrkesmässiga biltrafiken. I *direktiven* för de sakkunniga, som antog namnet *busslinjeutredningen*, anfördes bl. a. att det ur effektivitets- och rationaliseringssynpunkt eller eljest kunde vara ett allmänt intresse att en trafikrörelse övertogs av statens järnvägar eller en kommun. Svårigheter kunde emellertid uppkomma om överenskommelse angående villkoren för en överlåtelse ej kunde vinnas eller tillståndshavaren över huvud taget inte var villig att överlåta sitt trafiktillstånd. Om vissa i direktiven angivna särskilda spörsmål kunde klarläggas torde svårigheterna att lösa uppkommande tvistefrågor rörande villkoren för en överlåtelse kunna bortfalla eller åtminstone avsevärt minska. Däremot kvarstod svårigheterna om tillståndshavaren ej var villig att överlåta sin rörelse, oavsett att skälig ersättning lämnades. I vissa fall kunde läget vara sådant, att bestämmelserna om återkallelse av trafiktillstånd jämlikt 19 § YTF var tillämpliga. Det syntes önskvärt, att en närmare undersökning verkställdes rörande förutsättningarna för användningen av detta stadgande. Även förutsättningarna för tillämpning av stadgandet i 12 § angående företräde för förutvarande tillståndshavare vid beviljande av nya trafiktillstånd inom hans trafikområde borde närmare utredas.

Busslinjeutredningen behandlade de nämnda frågorna i betänkandet SOU 1955: 23. Utredningen anförde bl. a. att uppfattningen om hur busslinjetrafiken ur synpunkten av dess ändamålsenlighet bör vara anordnad och beskaffad växlar från tid till annan, likaså anspråken på dess trafikkapacitet. I det enskilda fallet kan delade meningar i dessa stycken göras gällande och med större eller mindre fog hävdas såväl av den eller de berörda tillståndshavarna, den av trafiken beroende allmänheten och den eller de kommuner, där trafiken bedrivs, som av den eller de tillståndsbeviljande myndigheterna. De trafikekonomiska intressena kan under skilda förhållanden med olika styrka betonas och tilläggas större eller mindre betydelse såväl av trafikutövarna i det enskilda fallet som av statmakterna i större trafikpolitiska eller samhällsekonomiska sammanhang.

Utredningen ansåg för sin del tämligen givet, att den befogenhet att återkalla trafiktillstånd, som stadgandet i 19 § inrymmer, möjliggör för de tillståndsbeviljande myndigheterna att ingripa i syfte att skapa ordning och reda inom den yr-

kesmässiga biltrafiken. Däremot torde icke kunna göras gällande, att befogenheten att återkalla trafiktillstånd tillagts de tillståndsbeviljande myndigheterna i avsikt att möjliggöra omreglering av busslinjetrafik, då så kan finnas påkallat ur effektivitets- eller rationaliseringssynpunkt. Härför talade enligt utredningen bl. a. den omständigheten, att samordnings- och rationaliseringsspörsmålen för denna trafiks vidkommande, då gällande förordning förarbetades och vid tiden för dess tillkomst, ännu icke tilldragit sig på långt när den uppmärksamhet, som senare blivit fallet.

Rent formellt kunde enligt utredningens mening de tillståndsbeviljande myndigheterna synas äga vittgående befogenheter att i trafikreglerande syfte tillämpa återkallelseinstitutet och i samband därmed tillse, att den busslinjetrafik, varom fråga var i det särskilda fallet, omhändertogs av den eller de trafikföretag, enskilda eller allmänna, som ur effektivitets- och rationaliseringssynpunkt eller eljest framstod såsom bäst ägnade härtill vid den tidpunkt, då omregleringen genomfördes. Stadsgandet hade emellertid, i allt fall i vad gällde busslinjetrafiken, icke tillämpats för här ifrågavarande ändamål i den utsträckning ordalagen medgav. I praxis torde sålunda, anförde utredningen, för tillämpning av återkallelseinstitutet allmänt krävas, att tillståndshavaren i något såvitt angår trafikens handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter.

Utredningen föreslog att en uppdelning av 19 § i olika moment skulle ske, det ena behandlande de fall som enligt rådande praxis inryms under paragrafen och det andra övriga fall. En författningsändring borde emellertid enligt utredningens mening inte omfatta bara busslinjetrafiken utan också godslinjetrafiken. Denna fråga föll inom ramen för 1953 års trafikutrednings arbete. Busslinjeutredningen framlade därför inte något förslag till ändring av författningstexten utan inskränkte sig till att sammanfattningsvis ange den av utredningen föreslagna uppbyggnaden av återkallelseinstitutet beträffande linjetrafik och beställningstrafik för personbefordran med buss.

Sådant tillstånd borde enligt utredningens mening kunna återkallas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när tillståndshavaren i något för trafikens anordnande eller handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter. Härutöver borde myndigheten kunna återkalla tillstånd till busslinjetrafik när så befanns påkallat för vinnande av rationalisering och effektivisering av linjetrafiken i en ort eller i en bygd eller då eljest med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning förekom.

Beträffande det förut nämnda stadgandet i 12 § YTF angående företräde mellan flera sökande anförde utredningen att detta i praxis inte tagits i bruk för ifrågavarande syften, synbarligen av det skälet, att stadgandet mera sällan torde möjliggöra en på en gång effektiv, rationell och ekonomisk lösning av de problem, som sammanhänger med behovet av ett ändamålsenligt ordnande av busslinjetrafiken.

Busslinjeutredningens förslag har inte lett till någon ändring i YTF. Frågan har inte heller närmare berörts av 1953 års trafikutredning.

I *praxis* har förekommit att trafiktillstånd för linjetrafik med buss återkallats med hänvisning till behovet av att ordna trafiken på ett ändamålsenligt sätt.

Den statliga trafikpolitiken

Genom statsmakternas beslut år 1963 (prop. 1963: 191, S3LU 1, rskr. 424) uppdrogs nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Det därvid beslutade handlingsprogrammet innebär en uppdelning av reformåtgärderna i tre etapper. Den första började den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktpunkten för påbörjandet av den tredje etappen skulle vara den 1 juli 1968.

Genom de hittills genomförda två reformetapperna, som i huvudsak berört gods- trafik, har skett en uppmjukning av regleringssystemet genom en mindre restriktiv tillståndsgivning i fråga om beställningstrafik för godsbefordran. Vidare har bl. a. från förordningens tillämpning eller från behovsprövning undantagits vissa transporter.

Med påbörjandet av den tredje reformetappen skall det beslutade handlingsprogrammet vara i sin helhet genomfört. I samband med den tredje etappen skall YTF omarbetas med sikte på att onödiga detaljbestämmelser slopas och att det administrativa förfarandet förenklas.

Som förberedelse till den tredje reformetappen har inom kommunikationsdepartementet upprättats ett förslag till en ny förordning om yrkesmässig biltrafik (stencil K 1967: 6).

Bestämmelserna rörande återkallelse av trafiktillstånd har i förslaget följande lydelse:

Trafiktillstånd för busstrafik eller taxitrafik kan av myndighet som meddelat tillståndet återkallas, om tillståndets innehavare icke iakttagit trafikanternas berättigade intressen eller följt bestämmelserna i förordningen eller med stöd därav meddelade föreskrifter.

Tillståndet kan även återkallas vid underlåtenhet att driva trafik enligt tillståndet eller när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerliga skäl föreligger.

De föreslagna grunderna för återkallelse av trafiktillstånd korresponderar med förutsättningarna för att få trafiktillstånd.

Enligt förslaget bör, om trafikförhållandena påkallar det, i tillstånd till linjetrafik föreskrivas skyldighet att driva samtrafik med annat trafikföretag samt anges sättet att driva samtrafiken.

Av tidsskäl har det inte varit möjligt att framlägga proposition till vårsessionen med 1968 års riksdag. När det sålunda inte varit möjligt att påbörja den tredje etappen planenligt den 1 juli 1968 har Kungl. Maj:t funnit övervägande skäl tala för att man bör vänta med genomförandet tills bilskatteutredningens och affärsverksutredningens förslag redovisats. Båda dessa utredningar beräknas enligt uppgifter i årets riksdagsberättelse slutföra sitt arbete under år 1968.

Remissyttrandena

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att det är önskvärt att den av motionärerna väckta frågan utreds medan *länsstyrelsen i Värmlands län* förklarar sig inte ha något att erinra mot den begärda översynen av YTF. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* menar att koncessionssystemet för linjetrafik för personbefordran bör överses först sedan arbetsgruppen för glesbygdsfrågor slutfört sitt arbete och rön vunnits rörande den pågående försöksverksamheten på den kollektiva trafikens område. Samma uppfattning har *Svenska taxiförbundet*. Styrelserna för *Svenska stadsförbundet* och *Svenska kommunförbundet* anför i sitt gemensamma yttrande att motionerna bör föranleda antingen att förordningens innehåll i den av motionärerna önskade riktningen klargörs eller, om så anses behövt, att förordningen ändras. *Statens järnvägar* avstyrker motionerna. *Svenska omnibusägareförbundet* anför liksom *Värmlands och Norra Dals omnibusägareförening* att motionerna inte bör föranleda annan åtgärd än att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär närmare anvisningar om återkallande av tillstånd eller bemyndigande till linjetrafik för personbefordran i händelse av att trafikutövaren upphör att regelbundet bedriva den trafik, som tillståndet eller bemyndigandet avser. Liknande förslag framförs av *Svenska taxiförbundet*.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anför bl. a. att busstrafikens nuvarande omfattning har byggts upp efter hand som skilda företag fått koncession på olika linjer. Även om många företag sammanslagits synes en splittring i ett irrationellt linjemönster vara långt ifrån ovanligt. Under dylika förhållanden anses det knappast kunna undvikas att svårigheter uppstår.

För att de problem som uppstår i möjligaste mån skall kunna bemästras, erfordras enligt länsstyrelsens mening en fortlöpande anpassning till ändrade förhållanden. Ett samordnande av trafiken inom sammanhängande trafikområden är helt säkert nödvändigt. En dylik samordning torde avsevärt underlättas om antalet trafikföretag reduceras. Det torde, menar länsstyrelsen, i första hand få anses ankomma på trafikföretagen att i samråd och på ekonomisk grundval svara för utformningen av den kollektiva trafiken. Denna har emellertid utomordentligt stor betydelse vid framför allt regional och lokal planläggning. Med hänsyn härtill och då sociala avväganden erfordras måste styrning och viss övervakning kunna ske från företrädesvis kommunala myndigheter och länsstyrelser. Länsstyrelsen ansluter sig därför helt till motionärernas uttalande att kommunerna måste få ett större inflytande på trafikområdet. Förhandlingar är, sägs det i yttrandet, en väg som i första hand bör prövas för att uppnå önskvärt resultat. Länsstyrelsen omnämner att inom Östergötlands län en trafikgrupp arbetar, som innesluter företrädare för länsstyrelsen och kommunala myndigheter samt statliga, kommunala och privata trafikföretag. Genom detta forum torde goda resultat kunna påräknas sedan inventering av den kollektiva trafikens linjesträckning, turtäthet, trafikunderlag m. m. nu utförts inom hela länet.

Länsstyrelsen framhåller också att den såsom tillståndsmyndighet har vissa möjligheter att ingripa till förmån för trafikens ändamålsenliga ordnande. I sista hand kan därvid återkallelse av tillstånd tillgripas. Att länsstyrelserna mycket sällan ifrågasatt tillämpning av 19 § YTF kan enligt vad länsstyrelsen anför åtminstone delvis förklaras av att det saknats utredningsmaterial av det slag som nu föreligger inom Östergötlands län. Även om man efter redovisning av en dylik utredning och efter förhandlingar skulle kunna påräkna större intresse för sammanslagning av trafikföretag måste möjlighet finnas att tvångsvis genomföra en sammanslagning. Den ekonomiska regleringen i en dylik tvångssituation skulle kanske kunna lösas genom någon form av expropriation.

Länsstyrelsen framhåller till slut att den i motsats till motionärerna inte anser det i och för sig vara förenat med stora svårigheter att återkalla busstrafiktillstånd om trafik icke bedrivs, även om så hittills icke skett i någon nämnvärd utsträckning. Däremot torde det, anför länsstyrelsen, inte vara helt klart i vilka fall återkallelse kan ske under åberopande av att »synnerlig anledning föreligger med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest» eller av att tillståndshavare »icke iakttagit trafikants berättigade intressen». En närmare precisering torde här få anses lämplig.

I yttrandet påpekas att statsbidrag för närvarande utgår till icke ekonomiskt bärkraftig trafik på landsbygdslinje. I den mån en dylik underskottslinje uppenbarligen mer ändamålsenligt bör drivas av annan, t. ex. kommun, borde övervägas huruvida statsbidraget lämpligen kan indras, om ett företag vägrar att avhända sig en dylik linje.

Länsstyrelsen i Västerbottens län framhåller att antalet privata personbilar under en följd av år har visat en markant ökning, vilket gett utslag beträffande bl. a. den reguljära linjetrafiken, som fått vidkännas ett betydande ekonomiskt bortfall. I sin tur har detta framtingat en uttunning av trafiken och i vissa fall till och med nedläggelse. Särskilt ur glesbygdssynpunkt får detta anses som högst otillfredsställande. Enligt länsstyrelsens uppfattning kan dessa kommunikationsproblem icke lösas på privat initiativ utan statligt eller kommunalt stöd.

Länsstyrelsen påpekar att det för närvarande pågår en utredning om dessa frågor, varvid Vilhelmina köping har utvalts som modellort för kollektiv trafik i ett kommunblock. Först sedan denna utredning slutförts och rön vunnits av den försöksverksamhet, som beräknas pågå något år, synes koncessionssystemet för linjetrafik för personbefordran böra bli föremål för en översyn. — Som framgår av det följande har den nämnda utredningen numera avslutats.

Kommunförbundens styrelser framhåller att Svenska stadsförbundet i remissvar över förslaget till ny förordning om yrkesmässig biltrafik uttalat att återkallelse bör kunna ske exempelvis när trafikutvecklingen inom ett område undergått sådana förändringar att trafiken ur såväl trafikekonomisk som trafikteknisk synpunkt bör ställas under enhetlig organisatorisk ledning. För undanröjande av varje tveksamhet angående denna tolkning vore det önskvärt med ett direkt uttalande här-

om. Vad som anföres i motionerna anses ge belägg för att problemet är mera vidsträckt än det anförda exemplet ger vid handen och understryker angelägenheten av att problemet erhåller en snar lösning.

Statens järnvägar anför att vad motionärerna eftersträvar torde vara en sådan liberalisering av bestämmelserna till förmån för de kommunalägda trafikföretagen, att dessa med prioritet skulle kunna bedriva linjetrafik inom kommungränserna oavsett om annat trafikföretag redan utövar linjetrafik. Detta syfte styrkes även av det förhållandet, att det i motionen framhålles, att det för kommunerna medför stora ekonomiska insatser för inköp av busslinjer genom nuvarande koncessionssystem. Genom liberaliseringen skulle detta kunna undvikas. Motionärernas bedömning av linjetrafiken har emellertid begränsats till att gälla trafiken endast inom en kommuns område. Denna lokaltrafik utgör emellertid enbart en del av landsvägsbussnätet. Busslinjenätet sett ur helhetssynpunkt är uppbyggt på längre förbindelser, ofta mellan tätorter, två eller flera, varvid busslinjerna genomkorsar mellanliggande kommuner. Att en busslinje samtidigt bygger på lokalt och regionalt trafikunderlag är enligt remissyttrandet ofta förutsättningen för busslinjens lönsamhet. Om kommunerna på av motionärerna avsett sätt skulle lämnas möjligheter att ingripa i trafikplaneringen genom att till sig överföra transportuppgifter, som ur kommunernas synpunkt är önskvärda, men icke samtidigt överta ansvaret för linjen i övrigt skulle detta med säkerhet i åtskilliga fall få förödande verkningar för trafikförsörjningen i dess helhet. De ekonomiska förutsättningarna för den genomgående busstrafiken skulle helt förändras. Trafikförsörjningen, inte endast inom glesbygdsområdena utan även inom områden med kraftigare befolkningsunderlag, skulle genom uppdelning på flera företag få försämrad lönsamhet och därmed äventyras. En sådan utveckling skulle enligt statens järnvägars mening ur samhällets synpunkt vara mycket olycklig.

I yttrandet framhålls att det från allmänna utgångspunkter inte finns anledning till återkallelse av ett tillstånd om ett redan befintligt trafikföretag utövar trafiken på ett tillfredsställande sätt. Om antalet turer enligt kommunernas bedömande likväl inte är tillräckligt, finns den lösningen att tillgå, att bussföretaget på beställning av kommunerna utökar turantalet. Bedrivs inte trafik på en koncessionerad linje torde inga svårigheter föreligga för annat trafikföretag att få uppta trafik på en sådan sträcka, om övriga förutsättningar är för handen.

Statens järnvägar anser den nuvarande YTF vara i huvudsak tillfredsställande utformad i de stycken, som åsyftas i motionen. De av motionärerna eftersträfvade möjligheterna för kommunerna att inom sina gränser ordna kommunikationerna på ett tillfredsställande sätt inryms i stort sett i nu gällande bestämmelser angående linjetrafik för personbefordran men förutsätter att kommunerna samarbetar med befintliga trafikutövare om eventuell utökning av trafiken.

Svenska taxiförbundet erinrar liksom länsstyrelsen i Västerbottens län om den verksamhet som bedrivs av arbetsgruppen för glesbygdsfrågor och anför att det synes lämpligt att erfarenheterna från denna verksamhet avvaktas, innan de av

motionärerna önskade ändringarna intages i YTF, i synnerhet som de aktualiserade tillståndsfrågorna enligt förbundets mening synes kunna lösas på ett tillfredsställande sätt med tillämpning av gällande författningsrum.

Svenska omnibusägareförbundet anför bl. a. att förbundet delar motionärernas uppfattning att ett gällande tillstånd som inte utnyttjas inte bör få verka hindrande på etablering av annan ny trafik. Enligt förbundet är detta även innebörden av gällande bestämmelser i YTF. Även för sådan statlig busslinjetrafik, vars etablering inte regleras av YTF utan av särskilda kungliga brev, bör en analog tillämpning ske, dvs. lämnade bemyndiganden att bedriva trafik återkallas när trafiken upphört att regelbundet bedrivas.

Omnibusägareförbundet anför vidare att utgångspunkten för bestämmelsernas tillämpning måste vara det trafikpolitiska målet att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Det är alltså en fråga om att befrämja utvecklingen av en till sin struktur och kapacitet väl anpassad, billig och effektiv transportapparat. Detta förutsätter många gånger bedömningar och avvägningar på bredare grund än den lokala och regionala. En kommunal strävan på kollektivtrafikens område kan alltså i vissa fall komma i konflikt med ett vidare transportförsörjningsintresse. Sådana fall har förekommit, där fullföljande av intentioner i fråga om utveckling av lokal kollektivtrafik skulle resultera i försämringar av transportförsörjningen för mera perifert liggande områden. För de tillståndsgivande myndigheterna blir uppgiften därför att söka balansera olika intressen i riktning mot en för det hela tillfredsställande lösning. Detta kan för enskilda kommuner eller trafikföretag uppfattas som ett hinder mot egna strävanden men har enligt förbundets uppfattning fungerat på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt och påkallar därför inga ändringar av gällande bestämmelser. Frågor rörande den lokala och regionala trafikens ordnande i en från kommunal synpunkt önskvärd riktning har dessutom i många fall kunnat lösas i samförstånd mellan berörda kommuner och de där verksamma linjetrafikföretagen. Det primära är inte vem som svarar för trafiken utan hur den önskade trafikapparaten skall bli så billig och effektiv som möjligt och hur dess drift skall finansieras.

Trafikförsörjningen i glesbygderna

Vid årsskiftet 1967—1968 tillkallades en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet för att leda arbetet med en modellplan för trafikförsörjningen inom ett kommunblock av glesbygdskaraktär. Gruppen har avgett betänkande i augusti 1968, benämnt Lokal trafikservice (SOU 1968: 33).

Arbetsgruppen har undersökt möjligheterna att i ett kommunblock av glesbygdskaraktär med rimliga ekonomiska och organisatoriska insatser upprätthålla och utsträcka den kollektiva trafikförsörjningen till i första hand gamla och sjuka som är helt eller i huvudsak beroende av allmänna transportmedel. Gruppen har

valt att utarbeta en modellplan för en sådan trafikförsörjning med utgångspunkt från de faktiska förhållandena i Vilhelmina kommun.

I betänkandet redovisas tänkbara lösningar av transportproblemen tillsammans med vissa ekonomiska överslagsberäkningar. Vidare behandlas frågan om att organisera och administrera en utökad kollektiv trafikservice. Avsikten är att betänkandet skall kunna utgöra en modell för motsvarande trafikplanering i andra kommuner.

Utskottet

I förordningen angående yrkesmässig trafik förstås med linjetrafik bl. a. trafik för regelbunden befordran av passagerare på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätten i fråga om automobilens nyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Dylig trafik får bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd, s. k. trafiktillstånd. Sådant meddelas av länsstyrelsen.

Enligt bestämmelse i förordningen kan trafiktillstånd återkallas eller dras in för viss tid av den myndighet som meddelat tillståndet. Så kan ske vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet samt när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.

I motionerna anföres bl. a. att den pågående befolkningsomflyttningen i vårt land medfört svåra problem för den kollektiva trafiken och på många håll skapat behov av att ordna nya trafiksystem. Enligt motionärerna är emellertid den rättsliga regleringen av dessa frågor otillfredsställande. Motionärerna framhåller särskilt att bestämmelserna angående återkallelse av trafiktillstånd inte medger en smidig lösning. Motionärerna hemställer mot bakgrunden härav att förordningen angående yrkesmässig trafik överses såvitt avser koncessionssystemet för personbefordran.

Som motionärerna anfört har samhällsutvecklingen under senare år på många håll lett till stora svårigheter när det gäller att uppehålla en tillfredsställande kollektiv trafikservice. Särskilt i glesbygderna har det i takt med den ökande bilismen blivit allt svårare att lösa den återstående trafikens problem. Nya svårigheter har också skapats genom nedläggning av järnvägstrafik eller indragning av järnvägsstationer. Motionerna bär vittne om att det även i en del mer tätbefolkade områden uppstått svårigheter. Det är självfallet angeläget att dessa viktiga samhällsfrågor kan lösas på ett smidigt sätt genom en fortlöpande anpassning till de ändrade förhållandena. Säkerligen erfordras härvid också aktiva insatser från det allmännas sida.

Utskottet har stor förståelse för motionens syfte. Som framgår av det föregående ingår en omarbetning av förordningen angående yrkesmässig trafik som ett led i den tredje etappen av reformeringen av den statliga trafikpolitiken. Ett förslag

till ny förordning har utarbetats inom kommunikationsdepartementet och remissbehandlas. När förslag i ämnet kan föreläggas riksdagen kan emellertid inte nu bedömas. Möjligen kan det komma att dröja avsevärd tid.

I avvaktan på den tredje etappens genomförande bör enligt utskottets mening de i motionen framförda önskemålen om ett förtydligande av bestämmelserna angående återkallelse av trafiktillstånd tillmötesgå. Förtydligandet bör ta sikte på att myndigheterna får tillgång till ett medel att kunna hävda det allmännas anspråk på ändamålsenlighet i fråga om linjetrafikens ordnande när en omreglering av trafiken framstår som angelägen från allmän synpunkt.

Utskottet får hemställa

A. att riksdagen i anledning av motionerna I: 85 och II: 122 i skrivelse givet Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande förtydligande av bestämmelserna angående återkallelse av trafiktillstånd; samt

B. att motionerna i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 oktober 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson (fp), Knut Johansson (s)*, Ebbe Ohlsson (h), Nils-Eric Gustafsson (cp), Erik Jansson (s), Åkesson (fp), Hansson (s) och fru Landberg (s);

från a n d r a kammaren: herrar Levin (s), Johansson i Torp (s)*, fru Torbrink (s)*, herrar Hedin (h)*, Persson i Tandö (s) och Åberg (fp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Alexanderson* (fp) och *Åkesson* (fp), vilka ansett

a) att det avsnitt under rubriken Utskottet som börjar med orden »Utskottet här» och som slutar med orden »allmän synpunkt» bort ha följande lydelse:

Utskottet har för sin del stor förståelse för motionernas syfte. Näringslivet inom vårt land är i hög grad beroende av den kollektiva trafiken och hur denna fungerar. Utskottet anser att det är av stor vikt att denna synpunkt vid tillämpningen av bestämmelserna om koncession för linjetrafik tillmätes stor betydelse. Motionärerna har emellertid inte kunnat anvisa några vägar som kan leda till att problemen löses. Remissvaren får också anses ge vid handen att kritiken av gällande bestämmelser delvis är överdriven. Några svårigheter att återkalla ett trafiktillstånd om trafik ej bedrivs torde således inte föreligga. Även i övrigt har tillståndsmyndigheterna vissa möjligheter att ingripa till förmån för trafikens ändamålsenliga bedrivande. I praxis har åtminstone i något fall återkallelse av tillstånd skett på sådan grund.

Utskottet vill här vidare nämna att en omarbetning av förordningen angående yrkesmässig trafik ingår som ett led i den tredje etappen av reformeringen av den statliga trafikpolitiken. Ett förslag till ny förordning har utarbetats inom kommunikationsdepartementet och remissbehandlats. Från remisshåll har härvid till Kungl. Maj:t framförts synpunkter liknande dem som redovisats i motionerna. Utskottet förutsätter att vederbörlig hänsyn härtill tas vid den slutliga utformningen av förslaget till ny förordning.

Utskottet finner det visserligen önskvärt, att de överväganden, som bör göras, kommer till stånd snarast möjligt, men med hänsyn till vad som anförts synes något initiativ från riksdagens sida i nuvarande läge icke vara erforderligt.

b) att utskottet bort hemställa

att motionerna I: 85 och II: 122 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.