

Nr 1121

Av herr **Strandberg m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 155, med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

(Lika lydande med motion nr 1293 i Andra kammaren)

I proposition nr 155 föreslår Kungl. Maj:t att bestämmelserna i 19 § yrkestrafikförordningen om återkallelse av trafiktillstånd kompletteras med bestämmelse om skyldighet i vissa fall för ny tillståndshavare att inlösa den rörelse som bedrivits med stöd av det återkallade tillståndet eller, om återkallelsen rör endast viss del av rörelse, de tillgångar som använts i den delen. Vidare föreslås genom tillägg till 12 och 19 §§ att kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag skall ges viss företrädesrätt i fråga om anordnande av ny busslinjetrafik och även ökade möjligheter att överta redan befintlig sådan trafik.

Vad gäller behovet av de föreslagna författningsändringarna framhåller föredragande departementschefen den snabba strukturförändringen i samhället, som kräver stora och ingripande insatser från det allmännas sida för att tillförsäkra medborgarna en god och såvitt möjligt likvärdig samhällelig service i olika hänseenden. Trafikförsörjningen anges vara en viktig del av denna service, och den kollektiva trafikens ordnande bör alltså ses som ett led i samhällsplaneringen. Det pekas också på kommunernas ökade stöd för den kollektiva trafiken, vilket tillsammans med andra faktorer har lett till ökat krav på ett mera direkt kommunalt inflytande över transportapparaten.

I princip kan vi instämma i departementschefens uppfattning, att ett aktivare samhällsengagemang i fråga om den kollektiva trafikens ordnande är nödvändigt. För närvarande råder en uppenbar brist på koordinering av samhällsorganens aktiviteter på området. Man saknar även konkret utformade målsättningar för det engagemang som sker. Dessa förhållanden synes till avgörande del kunna tillskrivas den rådande osäkerheten beträffande gränslinjen mellan det statliga och det kommunala ansvaret på området. På många håll torde den nu föreliggande propositionen komma att uppfattas som en strävan från statsmakternas sida att ytterligare överflytta ansvar och kostnader på kommunerna. De föreslagna författningsreglerna skulle bli ett instrument för statsmakterna att använda för att

tillbakavisa kritik mot brister i den kollektiva trafikförsörjningen.

Vi tror att det ligger en stor fara i detta. Även efter genomförandet av den beslutade kommunreformen kommer kommunerna att ha olika förutsättningar att kunna engagera sig i trafiken. Det kommer därför att kvarstå och kanske även accentueras olikheter i fråga om trafikservicen. Särskilt i glesbygdskommuner torde man av ekonomiska skäl tvingas vara återhållsam med utgifter för ändamålet, och varken linjenät, turfrekvens eller taxor kan där ges den utformning som på andra håll är möjlig. Detta kan i sin tur komma att försvåra en regional trafiksamordning, som eljest vore önskvärd med hänsyn till bl. a. trafikapparatens effektiva utnyttjande.

Som påpekas i propositionen pågår för närvarande två statliga utredningar som i hög grad rör rationaliseringsfrågan. Den ena är 1968 års bussbidragsutredning, som enligt sina direktiv har att se över formerna för ett nytt system för bidrag till icke lönsamma busslinjer på landsbygden, utformat så att det främjar rationaliseringssträvandena inom branschen. Den andra, som tillsatts i år, avses leda till åtgärder som kan främja en från samhällsekonomisk synpunkt förbättrad företagsstruktur inom hela den yrkesmässiga vägtrafiken.

Härutöver må anföras att frågan om kollektivtransporter särskilt i glesbygder torde komma att i en eller annan form prövas såväl av lokaliseringsutredningen som av den parlamentariska utredning rörande glesbygdspolitikens utformning varom riksdagen fattade beslut under årets vårsession.

Speciellt bussbidragsutredningen måste i detta sammanhang tillmätas utomordentligt stor betydelse med hänsyn till att den uppenbarligen måste komma att behandla frågan om gränsen för de statliga ekonomiska insatserna för den kollektiva trafiken. Innan den frågan blivit avgjord synes det vara föga ändamålsenligt med en lagstiftning, som kan uppfattas som en anvisning åt kommunerna att själva öka sina engagemang på området. Med den oklarhet beträffande ansvarsfördelningen som sålunda råder anser vi starka skäl tala för att de föreslagna författningsändringarna nu icke genomföres. För detta talar även den omständigheten, att den kollektiva trafikens ställning i den allmänna samhällsplaneringen inte är tillfredsställande löst. 1963 års trafikpolitiska beslut har ännu icke fullt ut realiserats, och mycket talar för att de åtgärder som nu föreslås i stället bör behandlas i samband med den allmänna revision av yrkestrafikförordningen som förutsattes bli genomförd samtidigt med den tredje trafikpolitiska reformetappen.

Det har icke kunnat påvisas att privata bussföretag skulle vara mindre effektivt skötta och i ekonomiskt hänseende lämna sämre resultat än vad

fallet är med kommunalt bedrivna företag. Snarare torde förhållandet vara det omvända.

På intet sätt redovisas hur kommunerna skall kunna göra sannolikt att trafikförsörjningen skall kunna främjas om trafiken utövas av kommunen. Självfallet kan en kommun bedriva omfattande busstrafik av mycket ekonomiskt ogynnsamt slag. Men då uppstår frågan om inte de därmed nödvändiga subventionstillskotten av skattemedel torde kunna reduceras, därest kommunerna i stället vid behov lämnade ekonomiskt stöd till privatdrivna företag.

Det synes inte heller möjligt att en kommun kan redovisa de ekonomiska aspekterna vid ett övertagande av privata bussföretag. Orsaken härtill är enligt vår mening det mycket anmärkningsvärda förhållandet att beslut om återkallelse av tillstånd endast skall grundas på kommunens avgivna utlåtande om möjligheterna att främja trafikförsörjningen. Alla med inlösenfrågorna förknippade ekonomiska förhållanden skall först därefter upptagas till prövning. Och i denna prövning sammanblandas därefter olika ekonomiska värderingar, såsom substansvärde och marknadsvärde, varjämte i propositionen upptages ett mycket diffust resonemang om uppräkningsmed hänsyn till olika förhållanden. Det synes oss som om man infört helt nya tolkningar av normala affärsekonomiska termer och principer samt vid försök att omsätta dessa nya principer i praktisk tillämpning hamnat i ett ohållbart läge och därmed tvingats till de underliga skrivningar som präglar propositionen i fråga om undantagsregler vid inlösen.

Under hänvisning till det anförda hemställas,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 155.

Stockholm den 25 november 1969

Bertil Strandberg (m) *Paul Brundin (m)* *Gösta Jacobsson (m)*

Henrik Åkerlund (m) *Gunnar Wallmark (m)* *Lars Schött (m)*

N. Yngve Nilsson (m) *Karl Pettersson (m)*
