

## Nr 155

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.; given Stockholms slott den 30 oktober 1969.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

*dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,*

*dels föreslå riksdagen att bifalla det förslag i övrigt, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.*

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**BERTIL**

*Bengt Norling*

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås ändring av bl. a. 19 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Kommun avses därmed få särskild rätt att överta tillstånd till linjetrafik med buss. Enligt förslaget skall trafik-tillstånd kunna återkallas och i stället meddelas kommunen när den gör sannolikt att trafikförsörjningen i orten eller bygden främjas om trafiken utövas av kommunen. Bifalls kommunens ansökan är kommunen skyldig att på begäran av den förre tillståndshavaren lösa in tillgångar som använts i rörelsen eller i vissa fall rörelsen som sådan. Frågan om villkoren vid inlösen skall avgöras av en särskild värderingsnämnd, gemensam för hela landet. Samma rätt att överta trafik-tillstånd skall tillkomma landstingskommun, kommunalförbund och kommunalt trafikföretag. En motsvarande företrädesrätt skall gälla vid nyetablering.

**Förslag**  
till  
**Kungörelse**  
**om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobil-**  
**trafik m. m.**

Härigenom förordnas, att 8, 12 och 19 §§, 33 § 4 mom. samt 44 § förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

8 §.<sup>1</sup>

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägförvaltning, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus *uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning*, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden.

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägförvaltning, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet.

Över ansökan om tillstånd som — — — ifrågasatta trafiken.

12 §.<sup>2</sup>

Trafiktillstånd må meddelas endast — — — — — övrigt lämplig.

Prövning av — — — — — och returgoods.

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara av-

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara av-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1967: 324.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1965: 910.

## (Nuvarande lydelse)

görande för företräde dem emellan. Avser 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 icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig.

## (Föreslagen lydelse)

görande för företräde dem emellan. Avser 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 icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. *Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.*

Tillståndet skall ————— samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga ————— 29 §§.

Tillstånd att för ————— 27 §.

## 19 §.

Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

1 m o m. Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

2 m o m. Göres i samband med ansökan om trafiktillstånd framställning om återkallelse av tillstånd till trafik som ansökningen omfattar, får återkallelse ske, när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning före-



*(Nuvarande lydelse)*

vet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

*(Föreslagen lydelse)*

är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

44 §.<sup>1</sup>

Talan mot ————— annorlunda förordnas.

Beslut, som ————— beslutets dag.

Beslut om ————— erhållit del.

*I beslut, som innefattar återkallelse av trafik tillstånd enligt 19 § 2 mom. samt nytt trafik tillstånd, skall angivas viss tidpunkt från vilken återkallelsen och det nya tillståndet skola gälla. Tillståndsmyndigheten får på begäran av part ändra tidigare fastställd tidpunkt.*

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1967: 324.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i  
statsrådet på Stockholms slott den 30 oktober 1969.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, GEIJER, ODINOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *särskild rätt för kommun att överta tillstånd till linjetrafik med buss, m. m.*, och anför.

### Inledning

Enligt 19 § förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) får återkallelse eller indragning för viss tid av trafik-tillstånd ske vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen, vid underlåtenhet att begagna tillståndet eller när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning föreligger till det.

Med anledning av två likalydande motioner (I: 85 och II: 122) har 1968 års riksdag hos Kungl. Maj:t hemställt om ett förtydligande av bestämmelserna om återkallelse av trafik-tillstånd. Förtydligandet borde syfta till att ge myndigheterna tillgång till ett medel att kunna hävda det allmännas anspråk på ändamålsenlighet i fråga om den yrkesmässiga linjetrafikens ordnande, när en omreglering av trafiken framstår som angelägen från allmän synpunkt (3LU 1968: 61, rskr 337).

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats en promemoria (Stencil K 1969: 12) angående ökade möjligheter för kommun att i vissa fall bedriva yrkesmässig trafik med buss. I promemorian föreslås dels att tillstånd till linjetrafik med buss skall kunna överföras på kommun, om kommunen gör sannolikt att trafikförsörjningen i bygden eller orten därigenom kan ordnas mera ändamålsenligt, dels att kommunen i så fall skall kunna förpliktas lösa in fordon och annan egendom som använts i den förre tillståndshavarens trafikrörelse.

Yttranden över promemorian har efter remiss avgetts av hovrätten för Västra Sverige, postverket, statens järnvägar (SJ), ombudsmannen för näringsfrihetsfrågor (NO), kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Älvsborgs, Jämtlands och Västerbottens län, Svenska kommunförbundet, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Näringslivets trafikdelegation, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Biltrafikens arbetsgivareförbund. Av lokaltrafikföreningens medlemmar har — förutom SJ som låtit till föreningens yttrande foga kopia av sitt eget remissyttrande — GDG Biltrafik AB (GDG), Aktiebolaget Linjebuss, Södertälje Omnibus AB, AB Eskilstuna Omnibustrafik och AB G. Lundborgs Omnibustrafik reserverat sig mot föreningens yttrande och till det fogat särskilda yttranden.

Länsstyrelsen i Stockholms län har avlämnat yttranden från trafiknämnden i Stockholm, kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) som bifogat yttranden från AB Storstockholms lokaltrafik (SL), Stockholms handelskammare och Stockholms busstrafikförening.

Länsstyrelserna i Malmöhus, Jämtlands och Västerbottens län har avlämnat yttranden från bl. a. regionala busstrafikföreningar, kommuner, polismyndigheter och handelskammare.

### Gällande rätt

Yrkesmässig trafik är enligt 1 § YTF sådan trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran. Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i linjetrafik och beställningstrafik (4 §). Förutsättning för rätt att bedriva yrkesmässig trafik är enligt 5 § att vederbörligt tillstånd, s. k. trafikillstånd, meddelats. Tillstånd att bedriva linjetrafik eller beställningstrafik med buss meddelas av länsstyrelsen i det län, där trafiken skall äga rum resp. stationsort för beställningstrafiken skall förläggas. Skall linjetrafik bedrivas på vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län, meddelas tillståndet av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Förfarandet i samband med ansökan om trafikillstånd regleras i 7—11 §§. Avser ansökan rätt till busslinjetrafik uteslutande inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning, skall enligt 8 § tillfälle att yttra sig alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet i staden. Över ansökan om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall länsstyrelsen inhämta yttrande från länsstyrelsen i annat län som berörs av den ifrågasatta trafiken.

Vid prövning av ansökan om trafikillstånd skall enligt 12 § avseende fästas främst vid frågan om trafikens behövlighet och lämplighet samt huru-

vida sökanden kan anses lämpad att bedriva avsedd trafik. Finns det flera sökande, är tidpunkten för ansökans ingivande inte 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, om tillstånd anses böra meddelas och förhållandena inte föranleder annat, tillstånd lämnas utövaren av sådan trafik, om denne gjort ansökan därom och är lämplig. Vid förarbetena till denna bestämmelse (prop. 1940: 115 s. 94) framhöll dåvarande departementschefen att någon absolut företrädesrätt för redan bestående trafikföretag inte avsågs. Företrädesrätten skulle gälla endast om inte en prövning på rent sakliga grunder ledde till företräde för annan sökande. Under den angivna förutsättningen syntes emellertid den föreslagna företrädesrätten vara fullt befogad. I 12 § finns vidare en bestämmelse om att meddelat trafiktillstånd skall ställas på viss fysisk eller juridisk person. Tillstånd till beställningstrafik får dock med visst undantag meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Tillstånd skall uppta de villkor och bestämmelser som behövs, varvid givetvis bl. a. erforderliga föreskrifter om samtrafik skilda busstrafikföretag emellan kan meddelas. För samtrafik med vissa andra trafikföretag är sörjt genom en bestämmelse, att tillstånd till linjetrafik i behövlig utsträckning bör uppta föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Enligt 29 § skall utövare av yrkesmässig trafik vara underkastad de bestämmelser om taxa som fastställs av den myndighet som meddelat trafiktillståndet. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställs av transportnämnden efter länsstyrelsernas hörande.

Trafiktillstånd skall enligt huvudregeln gälla tills vidare (17 § 1 mom.). Har tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs, får rörelsen under vissa förutsättningar fortsättas under högst ett år (17 § 2 mom.). Då tillståndshavare avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligger, får trafiktillstånd överlåtas på annan efter medgivande av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Vid ansökan om tillståndets överförande på annan skall fogas avtal, som kan ha upprättats om överlåtelsen. Länsstyrelsen skall pröva framställningen och då beakta skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, som önskar överta tillståndet, samt omständigheterna i övrigt (18 § 1 mom.). I praxis har därvid godkänts överlåtelser, där vederlag lämnats inte endast för i rörelsen ingående materialvärden utan också för viss s. k. goodwill. Avlider tillståndshavare som bedrivit yrkesmässig trafik som självständigt yrke får länsstyrelsen på framställning av dödsboet som villkor för tillstånd som beviljas annan föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa det eller de fordon som den avlidne eller dödsboet använt i sin rörelse (18 § 2 mom.).

I 19 § meddelas bestämmelser om återkallelse eller indragning för viss tid

av trafikillstånd. Sådan åtgärd kan äga rum 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 vissa fall kan i stället varning meddelas.

Enligt 44 § blir beslut som innefattar trafikillstånd eller vissa andra tillstånd inte gällande förrän beslutet vunnit laga kraft eller, om besvär anförts, beslutet blivit slutligt fastställt, om inte på grund av särskilda skäl i tillståndet förordnats på annat sätt. Andra beslut enligt YTF gäller utan hinder av besvär intill dess annorlunda förordnas. Beslut om återkallelse av trafikillstånd gäller dock inte förrän den som avses med beslutet fått del av det.

I brev till postverket och statens järnvägar den 16 mars 1962 (1962: 111 och 112, ändrade senast 1967: 863 och 864) har Kungl. Maj:t förordnat att yrkesmässig trafik, som bedrivs av postverket eller statens järnvägar enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, skall vara undantagen från bl. a. föreskrifterna i 5 § YTF i fråga om trafikillstånd.

### **Tidigare förslag m. m.**

I det inledningsvis nämnda utskottsutlåtandet (3LU 1968: 61), vartill hänvisas, lämnas bl. a. en redogörelse för tidigare behandling av nu aktuella problem samt en sammanställning av innehållet i de av utskottet inhämtade remissyttrandena.

Frågan om återkallelse av trafikillstånd för buss i samband med åtgärder för ett ändamålsenligare ordnande av trafiken inom ett område har bl. a. behandlats i riksdagen år 1948. Då hemställdes i en motion (II: 190) att riksdagen måtte hemställa hos Kungl. Maj:t om utredning huruvida och på vilket sätt — eventuellt genom införande av en expropriationslagstiftning eller genom bestämmelser om opartisk värdering vid försäljning — åtgärder kunde vidtas bl. a. för att förhindra ägare av busslinje att fördröja eller förhindra ett sådant samordnande av busskommunikationerna i en bygd, som kunde vara till fördel för bygden och dess befolkning. Andra lagutskottet hemställde, att riksdagen i anledning av motionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga de i motionen berörda frågorna i samband med att Kungl. Maj:t upptog till övervägande andra närstående trafikspörsmål. Riksdagen biföll utskottets förslag (2LU 1948: 41, rskr 338).

Enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 10 december 1948 tillkallades sakkunniga för att utreda vissa frågor om den yrkesmässiga biltrafiken. Utredningen, som antog namnet busslinjeutredningen, erinrade i sitt betänkande II (SOU 1955: 23 s. 82 ff) om att återkallelseinstitutet inte inrym-

mer någon möjlighet för den tillståndsbeviljande myndigheten att bereda en trafikutövare vars trafiktillstånd återkallas vare sig ersättning för goodwill, i fall då sådan skäligen bör utgå, eller förmånen av att hans i rörelsen använda fordon och övrig materiel inlöses av den som får överta tillståndet. För utredningen syntes det obilligt att, om man bortser från fall av misskötsel eller svårartad försummelse, en trafikutövare kan tvingas avstå från trafiktillståndet utan någon som helst ersättning. Utredningen föreslog därför att återkallelsefallen uppdelas i två grupper, den ena avseende fall, där anledningen till åtgärden kan läggas trafikutövaren till last, och den andra avseende fall, i vilka anledningen är någon omständighet, som han inte kunnat råda över. I det förra fallet skulle inte föreligga rätt till ersättning men väl däremot i princip i det senare.

I ett första moment i 19 § YTF borde således enligt utredningen anges, att tillståndsbeviljande myndighet kan återkalla tillstånd till linjetrafik och beställningstrafik med buss vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i YTF, vid underlåtenhet att begagna tillståndet och när tillståndshavaren i något för trafikens anordnande eller handhavande väsentligt avseende åsidosatt sina skyldigheter. I ett andra moment borde anges befogenhet för myndigheten att återkalla tillstånd till busslinjetrafik när det befins påkallat för vinnande av rationalisering och effektivisering av linjetrafiken i en ort eller en bygd eller då eljest med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning därtill förekommer. Bestämelsen borde därjämte innefatta befogenhet att återkalla också tillstånd som kan ha lämnats tillståndshavaren att bedriva beställningstrafik med buss. För en sådan åtgärd ansåg utredningen synnerlig anledning alltid kunna anses föreligga bl. a. av det skälet att beställningstrafiken regelmässigt är ett nödvändigt ekonomiskt komplement till linjetrafiken.

Vid återkallelse enligt det angivna andra momentet borde enligt utredningen myndigheten som villkor för nytt tillstånd för annan äga föreskriva skyldighet för denne att inlösa fordon och andra saktillgångar som används i rörelsen och i förekommande fall att utge vederlag för rörelsens värde.

Om den tillståndsbeviljande myndigheten blev befogad att i samband med återkallelsen föreskriva ersättningskyldighet i enlighet med det anförda borde återkallelseinstitutet enligt utredningens mening kunna få en annan och vidgad användning samtidigt som det kunde förväntas att en omreglering av trafiken oftast skulle kunna åstadkommas genom en överenskommelse mellan berörda parter på godtagbara villkor.

Eftersom de berörda frågorna enligt utredningen hade aktualitet också för godstrafikens vidkommande och den frågan föll inom ramen för 1953 års trafikutrednings arbete, framlade utredningen inte något författningsförslag på grundval av sitt ställningstagande i denna del. Betänkandet överlämnades till trafikutredningen, som emellertid inte kom att framlägga något förslag i frågan.

År 1968 tillkallade min företrädare enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 22 augusti samma år en särskild sakkunnig för att utreda utformningen av det statliga stödet till drift av icke lönsamma busslinjer på landsbygden. Enligt direktiven bör den sakkunnige överväga formerna för ett nytt bidragssystem, vilket bl. a. bör främja rationaliseringssträvandena inom branschen.

Min företrädare har också enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 29 maj 1969 tillkallat en sakkunnig för att utreda företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken. Utredningsarbetet skall enligt direktiven leda till förslag till åtgärder som kan främja en från samhällsekonomisk synpunkt förbättrad företagsstruktur inom hela den yrkesmässiga trafiken, innebärande bl. a. att rationella transporter kan utföras med ett fullgott arbetarskydd.

### **Departementspromemorian**

I promemorian framhålls att den kollektiva trafikens ordnande är ett viktigt led i samhällsplaneringen. En kommun bör ha garanti — senast i samband med en plans fastställande — för att plangenomförandet kommer att följas av en tillfredsställande trafikförsörjning genom kollektivtrafik inom bebyggelseområdet. En verklig sådan garanti i fråga om busstrafik synes kunna åvägbringas säkrast om kommunen reellt har bestämmanderätten över trafiken (i fråga om linjedragning, hållplatsers förläggning och anordnande, turtäthet etc.). Behovet av kommunalt engagemang i trafikförsörjningsfrågor torde komma att öka i och med urbaniseringen och befolkningsomflyttningarna i övrigt. I vissa fall torde trafikförsörjningsproblemen vara av sådan art att de inte kan vinna en rationell lösning på annat sätt än genom interkommunalt samarbete och samordning.

I de kommunala lokaltrafikföretagen är verksamhetens syfte i första hand att enligt de ansvariga kommunala instansernas intentioner tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av transporter. För en sådan trafikservice och de fördelar den i olika hänseenden innebär är kommunen ofta beredd att genom ekonomiska tillskott möjliggöra för sina trafikföretag att hålla lägre taxor än vad som är kostnadsmissigt motiverat. Bl. a. är det naturligt att en kommun vill minska trängselproblemen i tätorterna genom att erbjuda lämpliga och snabba kollektivtransporter, framför allt för resor till och från arbetsplatser. Möjligheten för en kommun att agera i syfte att nå de mål på det lokala kollektivtrafikområdet som ansetts böra eftersträvas från allmän synpunkt bör förbättras. Av denna anledning bör övervägas vissa ändringar i YTF. De bestämmelser som här närmast avses är föreskrifterna i 19 § om trafiktillstånds återkallelse. Också bestämmelserna i 12 § bör beaktas i sammanhanget.

Intresset knyter sig närmast till den i 19 § angivna möjligheten att åter-

kalla tillstånd till linjetrafik, då en mer ändamålsenlig ordning av trafiken inom ett område kräver en sådan åtgärd. En användning av 19 § i sådan riktning har förekommit i mycket begränsad omfattning. I besvärsmål hos Kungl. Maj:t har frågan aktualiserats endast vid några enstaka tillfällen. I dessa fall har anvisats de möjligheter till trafikrationalisering som 19 § lämnar. Den avfattning paragrafen har, liksom den låt vara mycket begränsade tillämpning av författningsrummet som föreligger när det gäller åtgärder med avseende på trafikens ändamålsenliga ordnande, ger således vid handen att återkallelse av trafiktillstånd ifrågakommer som ett korrektiv i de fall då ett sådant ordnande inom ett område uppenbarligen inte kan åstadkommas genom överenskommelse mellan trafikutövarna eller på annat sätt. Att ifrågavarande stadgande emellertid fått så begränsad användning i praktiken får ses mot bakgrunden av bl. a. de ekonomiska konsekvenser ett återkallelsebeslut kan innebära för den tidigare tillståndshavaren.

Erfarenheterna från praxis får enligt promemorian anses bestyrka behovet av en reform på hithörande område, varigenom kommuns möjligheter till ingripande i transportförsörjningsfrågor väsentligt ökas.

I promemorian föreslås att 19 § kompletteras med en bestämmelse som ger kommun större möjlighet än hittills att överta redan gällande tillstånd till linjetrafik med buss. Förutsättning för återkallelse och nytt tillstånd för kommunen bör vara att kommunen gör sannolikt att den kommer att svara för trafikförsörjningen inom orten eller bygden på ett mera ändamålsenligt sätt än som sker enligt rådande förhållanden. Därvid bör givetvis beaktas också återverkningar på busstrafik som går utanför kommunens gränser men som är beroende av det lokala trafikunderlaget.

Vidare framhålls att det är uppenbart att den, för vilken tillstånd återkallas på kommunens begäran, bör ges skälig tid att avveckla sin rörelse. Återkallelse bör därför i allmänhet ske med verkan på viss angiven tid. Därvid får beaktas förhållandena i det enskilda fallet — rörelsens omfattning, tillståndshavarens särskilda villkor etc. — och kortare tid än sex månader torde inte komma i fråga annat än i undantagsfall om exempelvis tillståndet inte utnyttjas. Någon bestämmelse härom anses inte vara påkallad.

Kommun, som övertar tillstånd enligt de nya bestämmelserna, bör skäligt vara förpliktad att, om den förutvarande tillståndshavaren begär det, överta tillgångarna i trafikrörelsen (fordon, garage, administrationslokaler etc.). Kommunens inlösningsplikt blir beroende av dess egen begäran om återkallelse och tillstånd och något hinder att meddela bestämmelser härom i den ordning som gäller för YTF föreligger därför inte. För rätt till ersättning bör gälla, att den tidigare tillståndshavaren framställer yrkande till kommunen inom viss tid från det han fått del av tillståndsmyndighetens beslut. Fristen bör lämpligen bestämmas till två månader.

Ersättningens storlek blir i första hand en fråga mellan parterna. Upp-

nås inte enighet bör frågan kunna prövas i den ordning som Kungl. Maj:t bestämmer. En lämplig ordning kan enligt promemorian vara inrättandet av en central värderingsnämnd med ledamöter utsedda av Kungl. Maj:t. I av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser bör också anges de närmare grunder efter vilka ersättning bör utgå. Bl. a. med hänsyn till att det ekonomiska rörelseresultatet beror av de taxor, som tillståndsmyndigheten fastställt, synes det inte lämpligt att grunda en värdering på förväntad avkastning. Det synes inte heller vara rimligt att grunda ersättningen på ett beräknat realisationsvärde. Ersättning bör utgå för tillgångarnas substansvärde.

Det är givet att särskilda personalproblem kan uppstå när en kommun utnyttjar de möjligheter som här föreslås att överta ett befintligt transportföretag. Det måste förutsättas att kommunerna beaktar detta redan i sin förberedande planering.

Den företrädesrätt för innehavare av trafiktillstånd som följer av bestämmelserna i 12 § tredje stycket beror, som förut angetts, på om »förhållandena inte till annat föranleda». Bestämmelserna kan inte anses hindra, att den nu föreslagna rätten för kommun att överta trafiktillstånd tillämpas på avsett sätt. Någon ändring i 12 § synes alltså inte nödvändig.

### Remissyttrandena

Promemorians grundläggande förslag att kommun genom författningsändring bör beredas större möjligheter än f. n. att ta över ansvaret för den kollektiva lokaltrafiken tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser. Åtskilliga av dessa instanser anser emellertid mer eller mindre omfattande ändringar i promemorians förslag till lösningar nödvändiga. I samtliga remissyttranden av *instanser med anknytning till den enskilda busstrafiken* och i yttranden från *länsstyrelsen i Jämtlands län, SJ* och *GDG* uttalas att promemorians förslag inte bör leda till lagstiftning.

*Busstrafikförbundet* anser de i promemorian berörda problemen vara av sådan betydelse att de bör tas upp till prövning först efter ytterligare utredning. *Länsstyrelserna i Stockholms, Älvsborgs* och *Västerbottens län* samt *SJ* anför att promemorian alltför kortfattat behandlat vissa viktiga problem, bl. a. frågorna om ersättning efter inlösen och om personalen i ett helt eller delvis inlöst företag, och att ytterligare överväganden i dessa avseenden kan behövas.

*Majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen* framhåller när det gäller *verkningsarna* av den föreslagna reformen att det kan ifrågasättas om inte tillståndsinnehaven i vad avser lokal linjetrafik med buss bör vara helt förbehållna kommunerna såsom ansvariga för den lokala trafikförsörjningen. De föreslagna ändringarna i YTF är därför enligt majoritetens mening inte tillräckligt omfattande. Stockholmsregionen är det bästa

men ingalunda enda beviset på att det föreligger behov av samhälleligt engagemang och bestämmanderätt över den kollektiva trafikens ordnande och att detta behov också kan väntas öka i framtiden. Kommunikationsfrågornas lösning är dock inte enbart ett storstads- eller tätortsproblem. I lika hög grad gäller det att genom samhällelig insats ge invånarna i glesbygderna tillgång till goda kollektiva transportmedel. Bestämmelserna i YTF är inte helt tillfredsställande instrument för kommunerna i deras strävan att skapa en god kollektiv trafikservice. Erfarenheterna från arbetet med att sammanföra de olika lokaltrafikföretagen i stockholmsregionen visar detta. Den principöverenskommelse som låg till grund för arbetet förutsatte att — om svårigheter uppstod — vederbörande myndigheter med stöd av bestämmelser i lämnade koncessioner och trafiktillstånd skulle lämna behövliga föreskrifter. Detta har inte fungerat i praktiken. Det är således inte möjligt att med stöd av nuvarande lagstiftning åstadkomma en från samhällets synpunkt ekonomisk och rationell samordning och drift av kollektivtrafiken med en för regionens invånare god trafikstandard och acceptabel taxenivå om inte den som ansvarar för trafiken förvärvar enskilda lokaltrafikföretag, som redan är etablerade inom regionen. Mot denna bakgrund tillstyrks promemorians förslag som ett steg i rätt riktning. Liknande synpunkter anför *KSL*.

*Kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Älvsborgs och Västerbottens län, postverket, kommunförbundet, LO och TCO* delar åsikten i promemorian att det är betydelsefullt att kommunerna bereds möjligheter till ett ökat engagemang och ökad bestämmanderätt när det gäller den lokala kollektiva trafikservicen.

*NO* anser att promemorians förslag kan medföra ytterligare begränsning av konkurrensen inom linjetrafiken med buss. Med hänsyn till det system som f. n. tillämpas anser *NO* likväl inte att frikonkurrensskäl utgör hinder mot att genomföra förslaget. En avgörande förutsättning för återkallelse och nytt tillstånd måste dock vara, att trafikförsörjningen från konsumentensynpunkt verkligen förbättras och att trafiken får en rationell uppläggning.

De remissinstanser som avstyrker promemorians förslag anför genomgående att gällande bestämmelser i YTF ger tillräckliga möjligheter till ingripande. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser sålunda att det allmännas uppgift beträffande busslinjetrafiken i första hand bör begränsas till trafikplanering i syfte att ta tillvara de resurser som finns. Det allmänna bör vidare medverka till att med det stöd nuvarande författningsbestämmelser ger genomföra sådana planer. En kommunalisering av inte lönsam trafik får visserligen antas medföra ett bättre tillvaratagande av de sociala intressena men är ej obetingat en samhällsekonomiskt riktig lösning. Kommunerna saknar också i flertalet fall företagsekonomisk expertis för att driva buss trafik. Länsstyrelsen vill därför ifrågasätta om det inte kan anses tillräckligt att i första hand rekommendera länsstyrelser och kommuner att klarlägga kommunikationsförhållandena och med stöd av gällande YTF suc-

cessivt genomföra härvid upprättade planer. Medverkan på riksplanet kan komma till stånd genom att transportnämnden ges förutsättningar att leda och samordna trafikplanering och vid behov medverka till planernas genomförande.

*Busstrafikförbundet* anför att en betydande strukturrationalisering skett bland busslinjeföretagen. Vid 1930-talets början fanns ca 1200 företag. I dag finns 500 av vilka de 50 största svarar för ungefär 80 % av all busslinjetrafik. Den på enskilt initiativ skapade bussrationaliseringsnämnden har varit en föregångare i fråga om systematisering av arbetet med kartläggning och analys av regionala strukturförhållanden inom busstrafiken. Det bör noteras att denna utveckling skett med stöd av fasta rättsregler och en rättspraxis som gett nödvändig stadga åt insatser av arbete och kapital i verksamheten. Vidare har utvecklingen kunnat fortgå utan att man i något fall behövt tillämpa lagakraftvunnet beslut enligt reglerna i 19 § YTF om återkallelse av tillstånd. Under en lång följd av år har emellertid lönsamhetsutvecklingen varit ogynnsam vilket i viss mån verkat återhållande på rationaliseringsprocessen. Bortsett från statsbidragssystemet, som i och för sig inte befrämjar strukturrationalisering, har statsmakternas trafikpolitiska agerande kännetecknats av passivitet och villrådighet. Ett exempel på detta är att principerna för tillståndsgivning på senare år luckrats upp och ökat osäkerheten om styrkan i det gällande koncessionsskyddet. Promemorians förslag verkar i hög grad i samma riktning och kommer om det genomförs att leda till att de flesta busslinjeföretag inte vågar satsa arbete och kapital på rationaliseringsåtgärder. Allmänhetens intresse av goda kommunikationer skulle skadas och verkningar på arbetsförhållandena för dem som är sysselsatta inom busslinjeföretagen kan inte utebli.

Också *Näringslivets trafikdelegation* är av den uppfattningen att nuvarande system i stort sett fungerat tillfredsställande. På åtskilliga håll lämnar kommunerna stöd åt trafikföretag mot att företaget förbinder sig att upprätthålla viss olönsam linjetrafik. Detta torde ha varit ekonomiskt gynnsammare för kommunerna än att etablera egen trafik. Eftersom utövare av busslinjetrafik i synnerhet under de senaste tio åren haft att brottas med svårigheter att upprätthålla trafiken på ett lönsamt och samtidigt från trafikanternas synpunkt tillfredsställande sätt torde inte heller svårigheter ha mött statliga eller kommunala företag att på rimliga villkor förvärva busslinjetrafik. Det framlagda förslaget som i realiteten innebär att kommun tvångsvis kan överta en bussrörelse synes under nyss angivna förhållanden knappast fylla någon väsentlig funktion. Det hot som ständigt kommer att vila på bussföretagen lär inte stimulera till utvecklande kapitalinvesteringar och andra rationaliseringsåtgärder. Förslaget skulle motverka sitt eget syfte. Redan enligt gällande rätt finns möjlighet att i den mån trafikanternas intressen träds för när påkalla länsstyrelsens ingripande för att lösa transportproblemen inom viss ort.

*SJ, Biltrafikens arbetsgivareförbund, GDG, Aktiebolaget Linjebuss, Söder-*

tälje Omnibus AB, AB Eskilstuna Omnibustrafik och AB G. Lundborgs Omnibustrafik anför synpunkter som överensstämmer med dem som framförts av busstrafikförbundet och Näringslivets trafikdelegation och betonar dessutom särskilt att uppkommande problem bör kunna lösas genom samarbete mellan busslinjeföretagen och de statliga och kommunala myndigheterna.

Åtskilliga remissinstanser uppehåller sig vid förslaget konsekvenser när det gäller trafiken inom större regioner. NO uttalar att kommuns övertagande av transportföretag inte får medföra att från transportsynpunkt konstlade gränser, t. ex. överensstämmande med kommungränserna, uppställs för företagens verksamhetsområde eller resulterar i uppkomsten av alltför små och avgränsade transportföretag. För att undvika detta torde i många fall en samordning av flera kommuners transportföretag vara påkallad. SJ anför, att kommunen i de flesta fall är en alltför liten enhet då det gäller att skapa en samhällsekonomiskt ändamålsenlig trafikapparat. Vad som är fördelaktigt för en kommun är inte alltid fördelaktigt för samhället som helhet eller för ett större trafikområde. Ett kommunalt övertagande av busstrafiken på vissa linjer inom en bygd med enligt promemorians förslag verkställd inlösen av annat trafikföretags fordon med anknytning till dessa linjer kommer att medföra en ökad ekonomisk belastning på kvarvarande linjer, som inte trafikeras av det kommunala företaget. Inskränkningar i turantalet och nedläggning av vissa linjer blir en ofrånkomlig konsekvens om inte kommunen vid övertagandet också åtar sig att täcka inkomstbortfall för den i annan regi kvarvarande trafiken. Det måste därför krävas att den kommun som begär återkallande av annans tillstånd redovisar de konsekvenser ett återkallande kan få för andra kommuner inom bygden. Det kan också ifrågasättas om inte ett återkallande då flera kommuner berörs måste göras av de berörda kommunerna gemensamt eller av ett kommunalförbund. GDG vill kraftigt understryka att inte enbart en kommuns bedömningar bör vara avgörande när det gäller utformning av busskommunikationer som sedan lång tid betjänat flera kommuner. GDG:s linjer börjar mestadels långt ute på glesbygderna och går sedan genom flera kommuner och tätorter in till en större centralort. Om den kommun där centralorten ligger utnyttjar den föreslagna möjligheten att tilltvinga sig GDG:s trafiktillstånd, undanrycks eller minskas väsentligt GDG:s möjligheter att ge en tillfredsställande trafikservice åt de kommuner, som ligger utanför centralorten. Busstrafikförbundet framhåller att olika kommuners ekonomiska, personella och politiska förutsättningar är olika. Kommunala insatser på transportförsörjningsområdet kan väntas följa ett skiftande mönster. En betydande risk föreligger — om inte tillståndsmyndigheterna har en mycket konsekvent inställning — att ökat kommunalt engagemang leder till uppsplittring av busslinjetrafiken i trafiksystem av varierande kvalitet och effektivitet. Detta skulle i sin tur försvåra fram-

tida regionala samordningslösningar och därför leda till konflikt med ett allmänt trafikpolitiskt intresse. Liknande synpunkter anförs av *minoritetsgruppen inom lokaltrafikföreningen*.

*Majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen* anser att den regionala aspekten bör vara en väsentlig faktor vid prövning av fråga om indragning av trafiktillstånd i enlighet med förslaget.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* förutsätter att promemorian med »kommun» avser, utom borgerlig primärkommun, också landsting och kommunalförbund. *Kommunförbundet, KSL* och *majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen* utgår från samma förutsättning och menar dessutom att den föreslagna bestämmelsen bör vara tillämplig på kommunalägt företag, som bedrivs t. ex. i aktiebolagsform.

De i promemorian angivna förutsättningarna för återkallande av tillstånd bör enligt *KSL* och *majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen* tillämpas med starkt beaktande av att ändamålsenliga kollektivtrafiklösningar med däri ingående komponenter av avvägningar mellan kollektivtrafik och privatbilism, taxesättningar, linjesträckningar, trafikstandard och andra trafikreglerande åtgärder endast torde kunna vinnas genom ökad samhällelig insats.

*LO* ifrågasätter om inte av författningens text bör framgå att det måste föreligga en klar utfästelse från kommunen att ordna trafiken på ett mer ändamålsenligt sätt.

Flera remissinstanser framför invändningar mot promemorians förslag i dessa avseenden. *Hovrätten för Västra Sverige* anser sålunda att systemet måste göras betydligt mera restriktivt. Att inte ställa större krav än »sannolika skäl» att kommunen kan ordna trafikförsörjningen »mera ändamålsenligt» kan alltför lätt leda till sakligt omotiverade och för det enskilda bussföretaget synnerligen menliga verkningar. Sannolika skäl kommer lätt att kunna förebringas. De av busslinjeutredningen rekommenderade förutsättningarna för återkallande av tillstånd, nämligen att det skall finnas påkallat för att vinna rationalisering och effektivisering av linjetrafiken i en ort eller i en bygd eller då eljest med hänsyn till trafikens ändamålsenliga anordnande synnerlig anledning förekommer torde vara att föredra. *Länsstyrelsen i Stockholms län* finner att de i promemorian angivna förutsättningarna är vagt hållna och i behov av precisering. *Busstrafikförbundet* anför att de angivna kriterierna skulle skapa en högst otillfredsställande utgångspunkt för bedömningen. En trafikutövare kommer, om kommunen gör anspråk på en linje, i en utsatt position, som av honom kräver extraordinära insatser i form av utredningar för försvar av hans ställning. Även om han skulle lyckas med detta måste han räkna med att hans fortsatta verksamhet inom kommunen kan möta särskilda svårigheter. På länsstyrelserna kommer också att ställas så stora krav för att skaffa underlag för en objektiv bedömning på rent sakliga grunder att det kan ifrågasättas om

inte en förstärkning av länsstyrelsernas trafiktekniska och trafikekonomiska expertis måste ske. *Näringslivets trafikdelegation* uttalar att det tvångsövertagande som promemorian föreslår skiljer sig från andra omsorgsfullt reglerade fall av expropriation i svensk rätt. Någon precisering av vad som skall avses med »ett mera ändamålsenligt sätt» har inte skett. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Älvsborgs län* anser att en bestämmelse som, när fråga uppkommit om kommunalt övertagande av tillstånd, ger innehavaren av gällande tillstånd tillfälle att visa att han kan ordna trafiken på ett mera ändamålsenligt sätt bör komplettera promemorians förslag.

*Näringslivets trafikdelegation* anser att den i promemorian skisserade ordningen för behandlingen av dessa frågor svårligen kan godtas. En prövning av om kommunen kan ordna trafiken mer ändamålsenligt än den enskilde tillståndshavaren förutsätter bl. a. att man känner till vilken egendom som skall inlösas och vad denna kommer att kosta. Särskilda problem kan uppstå då kommunen avser att överta bara en del av en rörelse. Det angivna visar att det är nödvändigt att frågorna om de ekonomiska mellanhavandena mellan kommunen och trafikföretaget löses i omedelbart samband med länsstyrelsens beslut om överförandet av trafikillståndet på kommunen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anför liknande synpunkter.

Promemorians förslag till regler för ersättning från kommunen till den tillståndshavare som fått tillstånd återkallat på kommunens ansökan tillstyrks av *kommunförbundet, majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen, KSL* och *SL*. *KSL* stryker under nödvändigheten av att substansvärdet kommer att ligga till grund för värderingen av fordon och annan egendom som skall lösas in. Genom generella, upprepade taxehöjningar för samtliga bussföretag inom landet har de kostnadssänkande eller trafikökande faktorerna inom expanderande regioner inte kommit att påverka taxorna för enskilda bussföretag. Det vore därför olämpligt att använda avkastningsvärdet för värdering vid inlösen av sådant företag. *SL* anför att utöver vad som sägs i promemorian mot värdering med utgångspunkt från förväntad avkastning bör framhållas att en förväntad hög avkastning på trafikrörelse ofta har sin grund i ekonomiskt krävande insatser från samhällets sida.

Flera remissinstanser, innefattande också sådana som i princip godtar promemorians förslag, ställer sig mer eller mindre kritiska mot den föreslagna ersättningsregeln som anses för snäv. Eftersom det inlösta företags tillstånd att driva busstrafik vilat på en monopolställning som grundar sig på ett medgivande från den tillståndsgivande myndigheten och ett godkännande av tillämpade taxor, anser *kommerskollegium* det i och för sig vara riktigt att företaget inte får tillgodoräkna sig något egentligt affärsvärde för rörelsen. Trots detta finner *kommerskollegium* att det i vissa fall inte bör vara uteslutet att ett visst värde för den i rörelsen skapade organisationen får räknas in i överlåtelsevärdet. *Länsstyrelsen i Malmöhus län*

anser också att möjlighet måste finnas att få ersättning utöver tillgångarnas substansvärde, bl. a. för s. k. goodwill. *Postverket* och *Näringslivets trafikdelegation* har samma uppfattning. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* finner att, om särskilda skäl föreligger, ersättning bör kunna utgå utöver tillgångarnas substansvärde. Klara regler för värderingen är nödvändiga bl. a. därför att en kommun bör kunna göra en ungefärlig uppskattning av de kostnader som skulle uppkomma om ett trafikföretag skall tas över. Liknande synpunkter anförs av *länsstyrelsen i Västerbottens län* som tillägger att reglerna bör utformas så att parterna blir benägna till frivilliga överenskommelser. Detta betonas också av *länsstyrelsen i Stockholms län* som vidare anser att det inte kan komma i fråga att överlåtaren skall komma i sämre ställning vid en tvångsvis överlåtelse enligt 19 § i promemorians förslag än vid en frivillig överlåtelse enligt 18 §. *Hovrätten för Västra Sverige* finner att ett lagfästade av promemorians ersättningsregel i många fall skulle leda till ett uppenbart obilligt resultat. *SJ* anser att resultatet i en rörelse i hög grad påverkas av andra faktorer än taxeläget, t. ex. strukturrationiseringar i form av tidtabellsuppläggning, fordonsutnyttjande samt trafikunderlaget. *SJ* kan därför inte biträda promemorians uppfattning att avkastningsvärdet inte kan läggas till grund för värderingen. I promemorian bortses också från de konsekvenser en inlösen kan ha för en enskild linjetrafikutövare som driver rörelsen för egen försörjning. I bl. a. sådana fall anses andra värderingar än de som föreslås i promemorian böra komma i fråga. *Busstrafikförbundet* finner anmärkningsvärt att promemorian föreslår värderingsprinciper enligt vilka man helt skall bortse från de värden som ligger i en redan etablerad rörelse. Det skulle därmed inte bli fråga om ett normalt expropriationsförfarande med de rättsgarantier detta ger den enskilde utan snarare om konfiskation. Liknande synpunkter anförs av *Biltrafikens arbetsgivareförbund*, *Aktiebolaget Linjebuss*, *Södertälje Omnibus AB*, *AB Eskilstuna Omnibustrafik* och *AB G. Lundborgs Omnibustrafik*.

Vissa remissinstanser framhåller att promemorian inte tar upp de problem som uppstår beträffande ersättningen när det är fråga om en partiell inlösen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att kommunen bör vara skyldig att inlösa också den del av rörelsen som inte berörs av den ursprungliga ansökan, om den kvarvarande rörelsen blir olönsam och ägaren begär inlösen. *Postverket* finner att överlåtelsens negativa inverkan på den del av företaget, som inte berörs av överlåtelsen, också bör bedömas. Liknande synpunkter anförs av *SJ* och *Näringslivets trafikdelegation*. *GDG* upplyser att företaget har iklätt sig omfattande pensionsförpliktelser. Det för detta ändamål avsatta kapitalet arbetar i trafikrörelsen. Eftersom de mera lönsamma linjerna kan förmodas ligga närmast till för ett kommunalt övertagande skulle ett bortfall av dem medföra att *GDG:s* kvarvarande linjer skulle få en orimlig pensionsbörda. Reglerna måste därför utformas så att ersättning kan utgå också i detta avseende.

*Hovrätten för Västra Sverige* anser det önskvärt att en regel om avvecklingstidens längd införs. En väl tilltagen uppsägningstid är av allra största vikt inte bara för den anställda personalen utan också för ägaren av företaget och för reglering av ingångna hyres- och leveransavtal m. m. *Postverket* finner den i promemorian angivna tiden — i regel minst sex månader — vara i kortaste laget. Den bör enligt verkets mening förlängas. *Näringslivets trafikdelegation* uttalar att en avveckling inom sex månader av ett trafikföretag som det tagit kanske årtionden att bygga upp är praktiskt utesluten. Emellertid torde det i allmänhet vara ekonomiskt olämpligt att rörelsen avvecklas om, som väl bör vara en förutsättning, kommunen skall fortsätta trafiken.

*Näringslivets trafikdelegation* framhåller att frågan huruvida och i vilken omfattning kommun skall anställa personal som varit anställd i det övertagna företaget är av stor betydelse. Särskilda svårigheter kan uppstå om det är fråga om ett partiellt övertagande. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att detta problem måste penetreras noga och att fasta riktlinjer måste finnas innan författningsändring beslutas. *Majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen* vill särskilt understryka vikten av att kommunerna ser till att personalfrågorna får en tillfredsställande lösning. *LO* anlägger samma synpunkter. Man bör i samråd med de fackliga organisationerna i första hand pröva alla möjligheter att använda den personal som tidigare arbetat i bussföretaget. Om en central värderingsnämnd inrättas kan det vara lämpligt att låta den kontrollera vilka finansiella resurser som vid övertagandet avsatts till avgångsersättningar, utbildning och andra kostnader i samband med personalförflyttningar. I övrigt bör de kommunala myndigheterna redan från början arbeta i samråd med länsarbetsnämnden för att underlätta anpassningen. Enligt *postverket* och *SJ* bör kommun ha skyldighet att bereda sysselsättning inte bara för arbetarpersonalen utan också för övriga i företaget engagerade personer.

*Kommerskollegium* anför att en svår situation kan uppstå om ett företag som skall övertas vägrar avstå sin egendom till kommunen. Det skulle kunna göra det omöjligt för kommunen att under längre eller kortare tid sköta trafikförsörjningen. Kollegiet ifrågasätter därför om inte skyldighet bör införas för ett frånträdande bussföretag att mot ersättning överlåta fordon och annan egendom till kommun.

*Majoriteten av medlemmarna i lokaltrafikföreningen* anför att det bör klart framhållas vid genomförandet av promemorians förslag att de synpunkter på kollektivtrafikens ordnande som föreligger från det allmännas sida skall tillmätas avgörande betydelse vid tillämpningen av reglerna om visst företräde för redan etablerad trafikutövare i 12 § YTF. Företrädesrätten för en etablerad trafikutövare måste reduceras till en rimlig nivå och uttrycket »och förhållandena icke föranleda till annat» få ett verkligt innehåll. Sker inte detta förloras en väsentlig del av effekten av ändringen i 19 §.

### Departementschefen

Samhället undergår en snabb strukturförändring som kräver stora och ingripande insatser från det allmännas sida för att tillförsäkra alla medborgare en god och såvitt möjligt likvärdig samhällelig service i olika hänseenden. En viktig del av samhällsservicen utgör trafikförsörjningen. Målsättningen för trafikpolitiken är att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnad. Den kollektiva trafikens ordnande bör alltså ses som ett led i samhällsplaneringen. Åtgärderna får härvidlag anpassas till samhällsstrukturen. Urbaniseringen skapar för tätortsområdena särskilda problem vilka kräver sina speciella lösningar. För glesbygdsområden där problemen sammanhänger med ett svagt underlag för kollektiv trafik måste lösningarna anpassas härefter.

De successivt ökade statliga insatserna tillsammans med de växande kommunala engagemangen på trafikområdet innebär att samhället på ett helt annat sätt än tidigare stöder kollektiv persontrafik. Kommunernas och landstingens ekonomiska nettosatsning för kollektiv trafik över huvud taget torde f. n. röra sig om drygt 200 milj. kr. Då det gäller att tillgodose behovet av en god trafikförsörjning spelar kollektivtrafiken med buss en viktig roll. Det kommunala stödet till enskilda bussföretag har ökat starkt. Detta förhållande har tillsammans med andra faktorer lett till ökat krav på ett mera direkt kommunalt inflytande över transportapparaten. Därvid inverkar också det förhållandet att de vinster som kan uppkomma av trafiken i vissa områden i många fall till stor del kan tillskrivas ekonomiskt betydelsefulla samhällliga insatser. Ett särskilt skäl för kravet på ett ökat kommunalt inflytande på den kollektiva trafikens område är behovet av att smidigt och ändamålsenligt kunna anpassa transportmöjligheterna till den planering som beslutas och genomförs i samhällets regi. Därvid går utvecklingen från mera lokala lösningar till interkommunalt samarbete och samverkan. Större förutsättningar för det allmänna till aktiva åtgärder på kollektivtrafikens område ger också ett bättre utgångsläge när det gäller att balansera förhållandet mellan kollektivtrafiken och privatbilismen, vilken kräver mycket stora investeringar för väg- och gatubyggande och vars nackdelar när det gäller luftförorening och buller blivit ett problem som alltmer uppmärksammas.

Den kollektiva busstrafiken drivs nu i stor utsträckning av enskilda företag med stöd av tillstånd som erhållits enligt YTF. En successiv struktur- omvandling har skett genom branschens egna initiativ. Inom vissa län pågår i samarbete mellan myndigheter och enskilda undersökningar och utredning för att skapa underlag för ytterligare rationalisering. På den privata sidan verkar sedan 1955 den s. k. bussrationaliseringsnämnden för att angripa problem och föreslå lösningar. Två statliga utredningar som tillsatts under senare tid rör i hög grad rationaliseringsfrågan. Den ena är 1968 års buss-

bidragsutredning, 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 har tillkallats i år och avses leda till åtgärder som kan främja en från samhällsekonomisk synpunkt förbättrad företagsstruktur inom hela den yrkesmässiga vägtrafiken.

För att önskvärd omreglering och samordning av trafiken skall kunna ske förutsätts f. n. att nödvändiga överlåtelser av tillstånd kommer till stånd genom frivilliga överenskommelser på villkor som tillståndsmyndigheten kan godkänna enligt 18 § YTF. Bestämmelserna i 19 § ger visserligen möjlighet till återkallelse av trafiktillstånd inte bara i fall av missbruk och liknande utan också när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning föreligger till återkallelse. En tvångsöverlåtelse med stöd av paragrafen grundar emellertid ingen rätt till ersättning för den tidigare tillståndshavaren och bestämmelsen har visat sig i det närmaste betydelselös som instrument för rationalisering.

Det är givetvis i hög grad otillfredsställande att från allmän synpunkt angelägna omregleringar av den kollektiva busstrafiken skall kunna hindras eller avsevärt försvåras av koncessioner som kan ha beviljats under förhållanden som inte kan jämföras med trafiksituationen i dagens läge. Frågan om en ändring av 19 § YTF har också väckts vid flera tillfällen. I de motioner som föranledde 1968 års riksdag att hos Kungl. Maj:t begära ett förtydligande av bestämmelserna åberopas särskilt det nuvarande systemets nackdelar när det gäller kommunernas strävanden att ordna kommunikationerna på ett tillfredsställande sätt. Vid remissbehandlingen av den departementspromemoria om ökade möjligheter för kommun att i vissa fall bedriva yrkesmässig trafik med buss, för vilken jag redogjort tidigare, har de remissinstanser som direkt eller indirekt representerar de icke-kommunala trafikföretagens uppfattning inte ansett någon reform påkallad. Av samtliga övriga myndigheter och organisationer har endast en uttalat, att behov av en författningsändring inte föreligger.

Mot bakgrund bl. a. av erfarenheterna från arbetet med att sammanföra de olika lokaltrafikföretagen i stockholmsregionen konstaterar KSL, SL och majoriteten av de företag som är anslutna till Svenska lokaltrafikföreningen att det inte är möjligt att med stöd av den nuvarande lagstiftningen åstadkomma en från samhällets synpunkt ekonomisk och rationell samordning och drift av kollektivtrafiken med en för regionens invånare god trafikstandard och för invånarna acceptabel taxenivå, med mindre den som har att ansvara för trafiken förvärvar redan inom regionen etablerade enskilda lokaltrafikföretag. Det betonas att samma otillfredsställande förhållanden föreligger eller inom den allra närmaste framtiden kommer att föreligga för andra storstadsregioner och att det också för glesbygderna i lika hög grad gäller att genom samhälleliga insatser ge invånarna tillgång till tillfredsställande kollektiva persontransportmedel.

Till stöd för sin uppfattning att en författningsändring inte är påkallad hänvisar de enskilda företagsintressenterna, liksom SJ och GDG, främst till den rationalisering som åstadkommits på frivillig väg och till det samarbete som redan förekommit och förekommer mellan länsstyrelser, kommuner och redan etablerade företag på detta område. I flera av yttrandena betonas, att trafikförsörjningen bör kunna ordnas på det mest rationella sättet, med den trafik- och taxeservice kommunerna önskar, genom ekonomiskt stöd från kommunerna till de existerande företagen.

Jag har redan inledningsvis redovisat de skäl som talar för att ett ökat kommunalt inflytande i fråga om den kollektiva busstrafiken är påkallat och anser behovet av en omedelbar reform med detta syfte vara klart dokumenterat.

Enligt förslaget i departementspromemorian fogas till 19 § YTF, utan ändring av paragrafen i övrigt, ett nytt stycke, där den nya återkallelsegrunden anges. För att bestämmelsen skall tillämpas krävs, att kommun i ansökan om tillstånd till linjetrafik med buss begär återkallelse av tillstånd till trafik som ansökningsen omfattar. Återkallelse skall ske, om kommunen gör sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden kan ordnas mer ändamålsenligt, om tillstånd i stället meddelas kommunen.

I flera yttranden betonas vikten av att inte enbart snävt lokala synpunkter får bli avgörande när ändamålsenligheten av en omreglering skall bedömas. Konsekvenserna för andra berörda kommuner inom ett större trafikområde måste beaktas. Några remissinstanser förutsätter att begreppet kommun innefattar såväl borgerlig primärkommun som landstingskommun och kommunalförbund och tillägger, att också kommunalägt företag, exempelvis i aktiebolagsform, bör ges motsvarande möjlighet att förvärva trafikföretag.

Målet på transportförsörjningsområdet måste givetvis vara att åstadkomma ett trafiksystem som tillgodoser trafikanternas berättigade intressen på det från samhällsekonomisk synpunkt mest fördelaktiga sättet. Med denna riktpunkt kan en ändamålsenlig lösning när det gäller kollektivtrafiken ofta inte nås utan samverkan över kommungränserna. Å andra sidan kan uppställandet av mera långsiktiga mål, som inte kan realiseras eller kanske ens preciseras utan omfattande planering och utredning, inte få fördröja lösningar, som främjar de lokala intressena utan att vara ofördelaktiga för angränsande kommuner. En från dessa utgångspunkter lämplig lösning bör kunna nås, om det anges att återkallelse skall ske, när kommunen gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om linjetrafiken utövas av kommunen. För att tillvarata reella möjligheter till samordning över större regioner bör de nya bestämmelserna tillämpas också då sökanden är landstingskommun eller kommunalförbund. Kommunalförbund med uppgift att svara för kollektiv busstrafik har, utan att det behöver anges uttryckligen, de befogenheter som annars skulle tillkommit vederbörande kommuner. Också kommunalt trafikföretag bör inbegripas. Med kommunalt trafikföretag avser jag företag som helt eller delvis har till upp-

gift att driva trafikrörelse och som står under huvudsaklig kommunal förvaltning eller ledning eller i vilket ett kommunal majoritetsintresse föreligger.

Frågan om återkallelse och frågan om beviljande av nytt tillstånd för kommunen eller det kommunala företaget måste bedömas i ett sammanhang. Jag anser därför att principen måste frångås att återkallelse av tillstånd alltid måste beslutas av den myndighet som beviljat tillståndet. För det fall ansökningen om nytt tillstånd på grund av bestämmelse i 5 § YTF skall prövas av annan myndighet bör även frågan om återkallelse prövas av den myndigheten.

Posten och SJ driver i vissa fall yrkesmässig trafik med stöd av särskilt bemyndigande av Kungl. Maj:t. I fråga om sådan trafik gäller vissa undantag från YTF:s bestämmelser. Undantagen omfattar inte 19 §. Givetvis måste emellertid återkallelsen i sådana fall bero av Kungl. Maj:ts medgivande.

Om villkoren för bifall till ansökan om trafiktillstånd ges bestämmelser i 12 § YTF. I yttrande över departementspromemorian bl. a. från Svenska lokaltrafikföreningen har det framhållits att den i 12 § tredje stycket medgivna företrädesrätten för redan etablerad trafikutövare visserligen inte är absolut, eftersom den inte skall tillämpas om förhållandena föranleder till annat. Föreningen anser, att det ändå uttryckligen bör anges, att företrädesrätten skall vika till förmån för kommun, under samma förutsättning som skall leda till att tillstånd återkallas på begäran av kommun. Effekten av en ändring av 19 § YTF skulle enligt föreningens mening annars väsentligen utebli. Även om jag kan dela den uppfattning som kommit till uttryck i promemorian, att 12 § YTF i den nuvarande lydelsen knappast kan hindra att den föreslagna rätten att överta trafiktillstånd tillämpas på avsett sätt, anser jag den av föreningen föreslagna ändringen påkallad för det fall det är fråga om konkurrens vid nyetablering av linjetrafik.

Förslaget i departementspromemorian, att kommun som övertar trafikrörelse skall vara skyldig att lösa in de tillgångar som används i rörelsen efter substansvärdering men inte ha att utge någon ersättning därutöver, bygger bl. a. på att det med hänsyn till de fastställda taxornas betydelse för rörelseresultatet inte kan anses lämpligt att grunda en värdering på förväntad avkastning. I yttrandena från kommunalt håll understryks vikten av att ersättningsfrågan löses på det föreslagna sättet och tilläggs, att förväntan om hög avkastning av en trafikrörelse ofta kan ha sin grund i ekonomiskt krävande insatser från det allmännas sida. Åtskilliga remissinstanser är kritiska mot förslaget i denna del och menar, att regeln skulle leda till obilliga resultat och minska intresset för fortsatt rationalisering inom branschen. Andra anser, att det i vart fall bör öppnas möjlighet till ytterligare ersättning i särskilda fall.

Eftersom fråga är om en näringsverksamhet, byggd på ett koncessions-system, där företagen är mer eller mindre tillförsäkrade ensamrätt, där in-

täkterna beror av de taxor som fastställs av myndighet och där en ökning av trafikunderlaget ofta sammanhänger med samhällliga åtgärder, finner jag det för min del uppenbart, att värden som grundar sig på den avkastning rörelsen gett och väntas ge normalt inte kan tillgodoräknas rörelsens innehavare. Huvudprincipen bör vara en värdering efter marknadsvärdet av de tillgångar som begärts inlösta. Om tillstånd som återkallats avsett en hel rörelse och inlösen av hela rörelsen påkallas, skall en substansvärdering ske. Substansvärdet bör framräknas enligt sedvanlig metod vid värdering i samband med överlåtelse av rörelse. Tillgångarna bör även i detta fall värderas efter marknadsvärdet. Skulle en sådan värdering av tillgångarna eller rörelsen ge ett uppenbart obilligt resultat, bör en jämkning av ersättningen få ske. En uppräknig med hänsynstagande till tidigare avkastning kan exempelvis i en del fall vara skälig när det är fråga om inlösen av småföretag, där innehavaren drivit rörelsen huvudsakligen för egen försörjning. Ett annat exempel då en viss sådan uppräknig kan vara påkallad i särskilda fall är om den ersättning som framräknats enligt de angivna värderingsprinciperna måste anses orimlig med hänsyn till att den nye tillståndshavaren direkt tillgodoförs en väl uppbyggd organisation. Om endast en del av trafiken övertas och påtagligt avbräck vållas i återstående rörelse, kan det vara skäligt att höja löseskillingen med hänsyn till sådana fasta kostnader och andra ofrånkomliga utgifter som inte rimligen kan täckas i den återstående rörelsen under en övergångstid.

För att inlösenkyldighet skall föreligga bör krävas, att den, vars tillstånd återkallas, inom viss tid anger i vilken omfattning han kräver inlösen. Denna tid bör lämpligen bestämmas till två månader från det beslutet om återkallelse och nytt tillstånd vunnit laga kraft eller, om det överklagas, från det beslutet slutligen fastställts. Kravet bör anges skriftligen och inges till tillståndsmyndigheten. Ersättningsfrågan bör prövas och avgöras av en särskild för hela landet gemensam värderingsnämnd. Mot nämndens beslut bör talan inte få föras.

Man torde kunna räkna med, att de nya reglerna om återkallelse och inlösen medför att frivilliga uppgörelser blir lättare att nå än tidigare. Träffar parterna uppgörelse om överlåtelse av tillstånd och villkoren för överlåtelsen först sedan ansökan om återkallelse och nytt tillstånd gjorts, övergår ärendet till en fråga om prövning enligt 18 § YTF. Det är också tänkbart att parterna, som en följd av ett beslut om överförande av tillståndet eller under förutsättning av att ett sådant beslut meddelas, enas enbart i frågan om inlösen och ersättning. Prövning av en sådan överenskommelse är påkallad av samma skäl som föranlett att prövning är föreskriven i fråga om ersättningen vid frivillig överlåtelse. Överenskommelsen bör därför betraktas som en framställning om inlösen och på motsvarande sätt hänskjutas till värderingsnämnden för prövning och avgörande.

För den prövning av ersättning vid frivillig överlåtelse som sker enligt 18 §

YTF gäller i viss mån andra principer än den jag förordat när det gäller värderingsnämndens prövning. Med hänsyn inte minst till intresset av att främja frivilliga överlåtelser av trafiktillstånd när kommun vill ordna en bättre trafikförsörjning i orten eller bygden synes inte tillräckliga skäl föreligga att göra de nya värderingsreglerna direkt tillämpliga i sådana fall.

Värderingsnämnden bör bestå av tre ledamöter och suppleanter för dem. De bör utses av Kungl. Maj:t. Ordföranden och suppleant för denne bör vara lagfarna och i domarvärv erfarna personer. Övriga ledamöter och suppleanter bör också vara opartiska samt besitta särskild sakkunskap för den bedömning som behövs. Kostnaderna för nämnden bör bestridas av staten men — genom utdebitering efter varje värderingsförfarande — slutligt belasta dem som förvärvar tillstånd.

I fråga om dessa kostnader ämnar jag förorda att Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen till 1970 års riksdag föreslår upptagandet under sjätte huvudtiteln av ett nytt förslagsvis betecknat anslag, benämnt Kostnader för visst värderingsförfarande. Från anslaget skall bestridas de nyss nämnda kostnaderna för värderingsnämndens verksamhet. Då dessa kostnader slutligt skall belasta dem som förvärvar trafikstillstånd bör vidare finnas en motsvarande inkomstitel — benämnd Ersättning för visst värderingsförfarande — på riksstatens inkomstsida.

Skulle kostnader för nämnda verksamhet uppstå redan före den 1 juli 1970 bör dessa få bestridas med anlitan av sjätte huvudtitelns kommittéanslag för budgetåret 1969/70. Några inbetalningar till statsverket torde däremot inte bli aktuella under nämnda budgetår. Skulle trots allt så bli fallet bör de influtna medlen redovisas under posten Övriga diverse inkomster på riksstatens inkomstsida.

Även parternas kostnader för utförande av talan i ärendet hos nämnden bör bäras av den som erhållit nytt tillstånd. När omständigheterna föranleder det bör nämnden emellertid kunna göra undantag från denna huvudprincip.

Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att i särskild författning meddela de bestämmelser som behövs om värderingen vid inlösen och om värderingsnämnden. Jag avser att senare förelägga Kungl. Maj:t förslag till sådana bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer som angetts här.

Enligt 44 § YTF gäller återkallelse inte förrän den som avses med beslutet fått del av det. Beslut om trafiktillstånd gäller från det att det vunnit laga kraft eller, om det överklagas, från det beslutet slutligen fastställts. I tillståndet kan annat förordnas om tidpunkten. Besvärstiden räknas från den dag beslutet anslås.

I departementspromemorian har angetts, att återkallelse bör ske med verkan från viss tidpunkt så att vederbörande företagare ges skälig möjlighet till avveckling av rörelsen. En uttrycklig bestämmelse härom har inte ansetts påkallad.

Det är uppenbart att återkallelsen och det nya tillståndet bör gälla från samma tidpunkt. Detta bör framgå av 44 § YTF utan att någon ändring görs i de nyss relaterade bestämmelserna, som bl. a. förutsätter delgivning med den, vars tillstånd återkallats. Tidpunkten bör bestämmas med hänsyn till de omständigheter som kan föreligga i det speciella fallet. Eftersom förhållandena måste variera starkt från fall till fall är det inte möjligt att bestämma eller göra några uttalanden om en lämplig tidrymd eller ens ange någon maximi- eller minimitid. En fastställd tidpunkt måste kunna ändras på begäran av någondera parten med hänsyn till senare inträffade omständigheter. Bl. a. kan ett efter beslutet framställt yrkande om inlösen ge anledning till en ändrad bedömning. Vill den, vars tillstånd återkallats, inte överlämna de tillgångar han begärt inlösta innan ersättningsfrågan avgjorts av värderingsnämnden och ersättningen utbetalats, bör givetvis tidpunkten anpassas därefter, om parten yrkar det.

I flera remissyttranden över promemorian har uppmärksamheten fästs särskilt på de personalproblem som kan vara förenade med ett beslut som innebär att en trafikrörelse måste avvecklas. Jag utgår från att kommunerna i de fall det blir fråga om känner ett starkt ansvar att i första hand söka bereda personalen sysselsättning i den nya trafikrörelsen. I de fall då så inte kan ske, förutsätter jag att de kommunala organen vidtar särskilda åtgärder för att bereda friställd arbetskraft om möjligt likvärdiga arbetsuppgifter.

Enligt förslaget i promemorian har som nämnts införandet av det nya återkallelseinstitutet inte berört innehållet i 19 § i övrigt. Nu gällande bestämmelse om återkallelse i fall av försummelse och liknande samt när trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerliga skäl motiverar återkallelse har behållits oförändrad i förslaget.

Möjligheten till återkallelse, när det föreligger synnerliga skäl med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande, omfattar alla slag av trafiktillstånd. Den kan behöva användas exempelvis när det är påkallat att överföra viss beställningstrafik, med väsentlig anknytning till linjetrafik i kommunal regi, på den som driver linjetrafiken. Den kan också behöva utnyttjas för rationalisering inom den enskilda sektorn. För att bestämmelsen i det nu berörda avseendet — i motsats till vad som varit fallet hittills — skall kunna få en praktisk funktion anser jag det befogat och lämpligt att även här tillämpa det nya systemet, där frågan om återkallelse och nytt tillstånd prövas i ett sammanhang och där inlösen skyldighet föreligger.

I linje med ett förslag som på sin tid lades fram av busslinjeutredningen föreslår jag, att de s. k. försummelsefallen inordnas under ett första moment i 19 § YTF och att därvid en mer generell klausul läggs till om möjlighet till återkallelse när tillståndshavaren »eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande». Samtliga regler

om återkallelse till förmån för annan i rationaliseringssyfte bör sammanföras i ett andra moment i samma paragraf.

Förslaget till ändringar i 12 och 19 §§ YTF medför att 8 § och 33 § 4 mom. YTF behöver ändras.

Enligt 8 § skall vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet alltid beredas tillfälle att avge yttrande över ansökan om rätt till linjetrafik med buss inom viss stad eller inom stad med dess närmaste omgivning. Detta bör i fortsättningen gälla oavsett var linjetrafiken skall bedrivas.

Enligt en hänvisning i 33 § 4 mom. gäller 19 § också i fråga om tillstånd till transportförmedling. Hänvisningen bör ändras så att den inte innefattar de nya bestämmelser som enligt mitt förslag skall tas in i 19 § 2 mom.

De föreslagna ändringarna i YTF bör träda i kraft den 1 januari 1970.

### Hemställan

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition

1. inhämtar riksdagens yttrande över nämnda förslag,
2. föreslår riksdagen att besluta att den 1 januari 1970 skall inrättas en värderingsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag förordat i det föregående.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med inlämnande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*