

Nr 63

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dels motioner i ämnet, dels o c k motion om rätt för det allmänna att förvärva vissa trafikföretag, m. m.

Genom en den 30 oktober 1969 dagtecknad proposition, nr 155, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden

dels velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

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

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 lands-lingskommun, kommunalförbund och kommunalt trafikföretag. En motsva-rande företrädesrätt skall gälla vid nyetablering.

Författningsförslaget

Det vid propositionen fogade författningsförslaget har följande lydelse.

1 *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 9 saml. 3 avd. Nr 63*

**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 §.¹

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 §.²

Trafiktilstånd må meddelas endast — — — — — övrigt lämplig.
Prövning av — — — — — och returgods.

Trafiktilstånd 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-

Trafiktilstånd 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-

¹ Senaste lydelse 1967: 324.

² 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 ansöknings 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 ansöknings omfattar, får återkallelse ske, när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning före-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

kommer därtill. Är sökanden kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag och avser ansökningen linjetrafik med omnibus, skall återkallelse ske, när sökanden gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken utövas av sökanden.

Fråga om återkallelse enligt första stycket prövas av den myndighet som har att pröva ansökningen om trafiktillstånd.

Återkallas tillstånd enligt första stycket, är ny tillståndshavare, på begäran av den vars tillstånd återkallats, skyldig 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. Framställning om inlösen skall göras skriftligen hos tillståndsmyndigheten inom två månader från det beslutet om återkallelse och nytt trafiktillstånd vunnit laga kraft eller, om besvär anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Framställningen prövas i den ordning och enligt de grunder Konungen bestämmer.

Enas parterna i frågan om inlösen, skall överenskommelsen ingivas till tillståndsmyndigheten och behandlas som en framställning enligt tredje stycket.

Vad i 15 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om återkallelse eller indragning av trafiktillstånd. Dylika beslut ävensom beslut om varning skola genom myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

3 mom. Vad i 15 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om återkallelse eller indragning av trafiktillstånd. Dylika beslut ävensom beslut om varning skola genom myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

33 §.

4 mom. Tillstånd må — — — dem emellan.

Tillstånd skall — — — — — prövas nödiga.

Vad i 14 §, 15 §, 23 § 2 mom. och 29 § är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom. samt 19 och 31 §§ är föreskri-

Vad i 14 §, 15 §, 23 § 2 mom. och 29 § är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom., 19 § 1 och 3 mom. samt 31 §

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

vet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

44 §.¹

Talan mot ————— annorlunda förordnas.

Beslut, som ————— beslutets dag.

Beslut om ————— erhållit del.

I beslut, som innefattar återkallelse av trafiktillstånd enligt 19 § 2 mom. samt nytt trafiktillstånd, 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.

Motionsyrkanden

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande *i anledning av propositionen* väckta motioner, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 1120 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 1294 av herr *Hedlund m. fl.*, vari hemställes

»att riksdagen måtte vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 155 besluta att

I. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om bestämmelser innebärande dels att såväl regionala som kommunala transportförsörjningsplaner må upprättas på i motionen anförda grunder, dels att förluster som uppkommer genom tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning i glesbygderna skall bäras av staten, samt

II. beslut av den värderingsnämnd som skall avgöra ersättningsfrågor skall kunna överklagas till Kungl. Maj:t»;

B. de likalydande motionerna I: 1121 av herr *Strandberg m. fl.* och II: 1293 av herr andre vice talmannen *Cassel m. fl.*, vari hemställes

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

C. de likalydande motionerna I: 1122 av herrar *Åkesson och Ottosson* och II: 1295 av herr *Hovhammar m. fl.*, vari hemställes

»att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition 155/1969».

¹ Senaste lydelse 1967: 324.

1† *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 9 saml. 3 avd. Nr 63*

Utskottet har vidare behandlat en *fristående* motion, nämligen I: 347 av herr *Berglund*, i vilken yrkas

»att riksdagen måtte besluta

dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning — med beaktande av i denna motion redovisade synpunkter — om tillskapande av en särskild lagstiftning som ger det allmänna som huvudman för den kollektiva lokaltrafiken legala möjligheter att snabbt och på rimliga villkor förvärva eller inlösa kollektivtrafikföretag av betydelse för en ändamålsenlig, samhällsekonomisk samordning, utbyggnad och drift av ett kollektivt trafiksystem i en region

dels ock samtidigt i skrivelsen till Kungl. Maj:t hemställa om Statens Järnvägars aktiva medverkan till ändamålsenliga lösningar av kollektiva trafiksystem för en region».

Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anför i propositionen inledningsvis följande.

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 arbetsgivarförbund. 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

Utskottet hänvisar till propositionen s. 7—9.

Tidigare förslag m. m.

Utskottet hänvisar till propositionen s. 9—11.

Departementspromemorian

Utskottet hänvisar till propositionen s. 11—13.

Remissyttrandena

Utskottet hänvisar till propositionen s. 13—20.

Departementschefen

Samhället undergår en snabb strukturförändring som kräver stora och ingripande insatser från det allmännas sida för att tillförsäkra alla medborgare en god och såvilt möjligt likvärdig samhällelig service i olika hän-

seenden. 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 härefler.

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 samhälleliga 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 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 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 överlåtelse 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 åstadkommit 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 transportförsörjningens område måste givetvis vara att åstadkomma ett trafiksystem som tillgodoser trafikanternas berättigade intressen på det från samhällsekonomisk synpunkt mest fördelaktiga sättet. Med denna riktning 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 uppgift 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 intäkterna beror av de taxor som fastställs av myndighet och där en ökning av trafikunderlaget ofta sammanhänger med samhällseliga åtgärder, finner jag det för min del uppenbart, att värden som grundar sig på den avkast-

ning 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 uppräknning med hänsynstagande till tidigare avkastning kan exempelvis i en del fall vara skäligen när det är fråga om inlösen av småföretag, där innehavaren drivit rörelsen huvudsakligen för egen försörjning. Ett annat exempel då en viss sådan uppräknning 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 inlösen skyldighet 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 överlåtelserna 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 dem 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 riksstatsens inkomstsida.

Skulle kostnader för nämnda verksamhet uppstå redan före den 1 juli 1970 bör dessa få bestridas med anlåtande 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 riksstatsens 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 trafikstillstånd 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 inlösenskyldighet 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.

Motionerna

I: 347

I motionen I: 347 av herr Berglund anföras bl. a. att erfarenheterna från genomförandet av den i december 1964 beslutade samordningen, utbyggnaden och driften av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm under samhällets huvudmannaskap har visat att det inte är möjligt att åstadkomma en ur samhällets synpunkt ekonomisk och rationell samordning och drift av kollektivtrafiken med en för regionens invånare god trafikstandard och för invånarna acceptabel taxenivå med mindre än att den som har att ansvara för trafiken förvärvar redan inom regionen etablerade enskilda lokaltrafikföretag.

Vad beträffar de gällande bestämmelserna anser sig motionären — efter en redogörelse för vissa delar av förordningen angående yrkesmässig trafik m. m. — kunna konstatera att lagstiftningen inte ger tillfredsställande möjligheter för samhället att åläggga en enskild utövare av kollektiv lokaltrafik alla de långtgående skyldigheter i form av linjesträckningar, trafikstandard, taxesättning och andra trafikreglerande åtgärder, som kan vara erforderliga för en rationell samordnad lösning av det kollektiva trafiksystemet inom en region. Inte heller har samhället möjlighet att självt eller genom annan konkurrerande trafikutövare åstadkomma den erforderliga trafiklösningen. Lösningen av detta problem står enligt motionärens mening ej att finna i en ändrad tillämpning, komplettering eller skärpning av den nuvarande lagstiftningen på området. För att komma till rätta med dessa problem vid samhällsplaneringen, måste genom särskild lagstiftning legala möjligheter tillskapas för samhället att snabbt och på rimliga villkor förvärva enskilda kollektivtrafikföretag av betydelse för kommunikationsfrågornas lösning. Denna fråga är enligt motionären inte enbart ett problem för tätortsregionerna utan i lika hög grad en angelägenhet för glesbygderna vid lösningen av deras speciella kommunikationsfrågor.

I ett integrerat kollektivt trafiksystem i en region kan det vidare enligt vad motionären anför vara önskvärt och ibland nödvändigt att under helheten inordna kollektiva persontransporter till sjöss, vilket varit fallet i Stor-

stockholmsregionen. Med den snabba utveckling som äger rum på kommunikationsområdet kan även andra former av kollektiva persontransportmedel behöva ingå i det kollektiva trafiksystemet och således liksom sjötransporterna behöva göras till föremål för överväganden vid tillskapandet av de legala möjligheterna för samhället att förvärva kollektivtrafikföretag för en ändamålsenlig lösning av kommunikationsfrågorna i en region.

Motionären förklarar slutligen att det inom många områden säkerligen blir nödvändigt att lägga ansvaret och huvudmannaskapet för kollektivtrafikens ändamålsenliga anordnande på ett interkommunalt organ. Behovet av att tillskapa ett legalt institut för förvärv av enskilda kollektivtrafikföretag kan i sådant fall även komma att gälla förvärv av ett kollektivtrafikföretag som ägs eller drivs av en primärkommun, som inte vill medverka till eller inordna sig under den för regionen samlade helhetslösningen av det kollektiva trafiksystemet.

I: 1120 och II: 1294

I motionerna I: 1120 av herr Bengtson m. fl. och II: 1294 av herr Hedlund m. fl. anförs bl. a. att remissvaren i anledning av den departementspromemoria, som legat till grund för propositionen, visar att det råder stor uppslutning kring behovet av trafikförsörjningsplanering. På många håll har sådan planering utförts och på andra pågår den. Detta arbete ger uttryck för det behov som föreligger, när det gäller den kollektiva trafikförsörjningen. Men samtidigt belyser det enligt motionärerna en allvarlig brist i fråga om planeringsverksamheten, framför allt beträffande ansvarsfördelningen.

Motionärerna anför i fortsättningen bl. a. att det blir länsstyrelserna som får att avgöra om en trafiklösning i en framställning från kommunalt håll enligt de föreslagna bestämmelserna kommer att främja de lokala intressena utan att vara ofördelaktig i andra avseenden. För att rätt kunna bedöma den frågan måste länsstyrelsen bl. a. ha tillgång till underlag om trafik och trafikbehov, som kan påverkas av den föreslagna lösningen. Det bör således finnas en transportförsörjningsplan bakom länsstyrelsens ställningstagande.

Det synes motionärerna vara en riktig uppläggning av planeringsverksamheten att länsstyrelserna i första hand ges uppdraget att planera för den regionala trafikförsörjningen inom länsområdet. Dessa planer bör ta hänsyn till förekommande och förväntade trafikbehov och ses som ett led i den allmänna länsplaneringen. I arbetet med detta bör representanter för kommuner och landsting beredas tillfälle att deltaga liksom även trafikföretag och andra, som särskilt berörs av frågan. Själva planeringsarbetet synes dock inte behöva bli tidsmässigt omfattande, eftersom länsstyrelserna i allmänhet har tillgång till det grundmaterial som krävs. Anvisningar till hjälp för arbetet bör utfärdas av Kungl. Maj:t för att ge enhetliga former åt de regionala trafikförsörjningsplanerna.

I den mån planerna inte uppfylls genom den trafik, som redan finns, bör enligt motionärerna länsstyrelserna aktivt kunna verka för att så sker. I första hand bör då befintliga trafikföretag beredas möjlighet att omstruktureras sin trafik på ett rationellt sätt. Om det med hänsyn till trafikunderlag eller annat därvid icke visar sig möjligt att vidmakthålla en erforderlig regional trafikförsörjning med full kostnadstäckning genom de intäkter trafiken kan ge, bör det ankomma på staten att tillskjuta mellanskillnaden.

Motionärerna menar vidare att det till komplettering av dessa regionala trafikförsörjningsplaner bör upprättas lokala planer för trafikförsörjningen inom kommunerna. För uppgörandet av sådana planer bör kommunerna bära ansvaret.

De kommunala och regionala transportförsörjningsplanerna skall enligt motionärerna ligga till grund för en riksplanering på trafikens område.

Riksdagen uttalade i sitt beslut år 1963 angående trafikpolitiken, att landets olika delar skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning. Därvid förutsattes enligt motionärerna att staten skulle svara för de kostnader för glesbygdstrafik som inte täcktes genom avgifter. Denna princip bör enligt motionärernas mening följas även i framtiden.

Motionärerna anför slutligen att det inte är tillfredsställande att värderingsnämndens beslut inte skall få överklagas. Med hänsyn till de rättsgarantier som måste lämnas åt enskild person, som genom ingripande av myndighet tvingas helt eller delvis upphöra med en näringsverksamhet, måste enligt motionärernas uppfattning besvär kunna anföras över värderingsnämndens beslut.

I: 1121 och II: 1293

I motionerna I: 1121 av herr Strandberg m. fl. och II: 1293 av herr andre vice talmannen Cassel m. fl. anförts bl. a. att man i princip kan 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, och man saknar även konkret utformade målsättningar för det engagemang som sker, heter det i motionerna. Dessa förhållanden kan enligt motionärerna till avgörande del tillskrivas den rådande osäkerheten beträffande gränslinjen mellan det statliga och det kommunala ansvaret på området. På många håll torde propositionen komma att uppfattas som en strävan från statsmakternas sida att ytterligare överflytta ansvar och kostnader på kommunerna. Motionärerna tror att det ligger en stor fara i detta. Även efter genomförande 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. trafikapparatus effektiva utnyttjande.

Motionärerna erinrar härefter om 1968 års bussbidragsutredning, utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, lokaliseringsutredningen och den parlamentariska utredning rörande glesbygdspolitikens utformning, varom riksdagen fattade beslut under vårsessionen. Speciellt bussbidragsutredningen måste enligt motionärerna tillmätas utomordentligt stor betydelse med hänsyn till att den måste komma att behandla frågan om gränsen för de statliga ekonomiska insatserna för den kollektiva trafiken. Innan den frågan blivit avgjord synes det motionärerna 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 sägs råda anser man starka skäl tala för att de föreslagna författningsändringarna nu icke genomförs. För detta talar även enligt motionärernas mening 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 vidare enligt motionärerna 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. I propositionen har på intet sätt redovisats hur kommunerna skall kunna göra sannolikt att trafikför-sörjningen skall kunna främjas om trafiken utövas av kommunen. Självfallet kan en kommun bedriva omfattande busstrafik av 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, heter det i motionerna.

I: 1122 och II: 1295

I motionerna I: 1122 av herrar Åkesson och Ottosson samt II: 1295 av herr Hovhammar m. fl. anförs bl. a. att det för att den linjebundna buss-trafiken skall anses fungera tillfredsställande fordras att den är väl anpassad till konsumenternas behov och smidigt följer förändringar i utvecklingen. Denna anpassning till konsumenternas behov synes motionärerna vara det centrala i frågan om trafikpolitikens framtida utformning.

Man säger sig dela departementschefens uppfattning att samhällsplaneringen förutsätter en nära anknnytning till kollektivtrafikens utformning samt att trafikfrågorna i många fall måste lösas interkommunalt men anser inte att en allmän kommunalisering av kollektivtrafiken skulle främja en smidig anpassning till bostadsplaneringen.

Samhällets skyldighet att i möjligaste mån hålla reskostnaderna nere för dem som bl. a. på grund av olika samhällsingrepp hänvisats till ur kommunikationssynpunkt dyrbara bostadsområden är självklar och bör som hittills gäldas via skattemedel. Detta bidrag till kollektivtrafiken torde väl kunna inrymmas i nuvarande system av fristående trafikföretag.

Den flexibilitet som är och förblir nödvändig kan enligt motionärerna bäst uppnås genom fristående företag i samverkan med kommunala och interkommunala organ. Resultatet av pågående utredningar bör också avvakts innan förändringar i nu gällande bestämmelser på området vidtages.

Motionärerna uttalar avslutningsvis att det enligt deras uppfattning inte framkommit tillräckliga skäl, som gör ett utökat kommunalt engagemang nödvändigt när det gäller den kollektiva busstrafiken.

Utskottet

Enligt bestämmelserna i förordningen angående yrkesmässig trafik kan återkallelse av trafiktillstånd ske bl. a. när det erfordras med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande. En tvångsöverlåtelse med stöd härav grundar emellertid inte någon rätt till ersättning för den tidigare tillståndshavaren, och bl. a. med hänsyn härtill har bestämmelsen tillämpats endast i något enstaka fall. I stort sett är således läget f. n. det att omreglering och samordning av trafiken kan ske endast genom att överlåtelser av tillstånd kommer till stånd genom frivilliga överenskommelser.

Enligt den nu föreliggande propositionen avses kommun få särskild rätt att överta tillstånd till linjetrafik med buss. En motsvarande företrädesrätt för kommun skall gälla vid nyetablering. Utskottet hänvisar i övrigt i fråga om det huvudsakliga innehållet i propositionen till den i det föregående intagna redogörelsen. Här må tilläggas följande. Den centrala värderingsnämnd, som avses skola inrättas, skall bestå av tre ledamöter, samtliga utsedda av Kungl. Maj:t. Närmare bestämmelser om värderingen vid inlösen och om värderingsnämnden skall meddelas av Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer som angetts i propositionen. Talan mot nämndens beslut skall inte få föras.

I den vid riksdagens början väckta motionen I: 347 har herr Berglund yrkat att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående tillskapande av en särskild lagstiftning som ger det allmänna möjlighet att snabbt och på rimliga villkor förvärva eller inlösa kollektivtrafikföretag m. m.

I motionerna I: 1121 av herr Strandberg m. fl. och II: 1293 av herr andre vice talmannen Cassel m. fl. samt I: 1122 av herrar Åkesson och Ottosson och II: 1295 av herr Hovhammar m. fl. yrkas »avslag på propositionen». I motionerna ifrågasätter man om det är lämpligt att stimulera kommunerna att mer aktivt engagera sig ekonomiskt i busstrafiken. I varje fall bör resultatet av pågående utredningar på trafikområdet avvaktas innan författningsändringar genomförs.

I motionerna I: 1120 av herr Bengtson m. fl. och II: 1294 av herr Hedlund m. fl. föreslås att värderingsnämndens beslut skall kunna överklagas till Kungl. Maj:t. Man föreslår i dessa motioner vidare att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t anhålla att bestämmelser utfärdas, innebärande dels att regionala transportförsörjningsplaner skall upprättas enligt i motionerna angivna grunder, dels att förluster som uppkommer genom tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning i glesbygderna skall bäras av staten.

Som framhållits i propositionen är den kollektiva trafikens ordnande ett viktigt led i samhällsplaneringen. Denna beslutas och genomförs i samhällets regi. Samhället har också exempelvis i byggnadslagstiftningen olika medel till sitt förfogande för att genomföra sina intentioner. Som redan framgått är dessa medel när det gäller den kollektiva trafiken föga effektiva. Denna brist har genom den snabba strukturförändring som samhället nu undergår blivit alltmer besvärande. Utvecklingen går nu även på trafikens område från mera lokala lösningar till interkommunalt samarbete och samverkan. Behovet av planering och instrument för att styra och övervaka utvecklingen ökar härmed. Kraven på samhälleligt engagemang och bestämmanderätt över den kollektiva trafikens ordnande har gjort sig starkt gällande i storstadsregionerna, men frågan är inte bara ett storstads- och tätortsproblem. I lika hög grad gäller det att ge invånarna i glesbygderna tillgång till goda kollektiva trafikmedel. I samtliga fall är behovet av samhälleliga insatser framträdande. Genomförandet av sådana försvaras emellertid eller kan t. o. m. äventyras om samhället är hänvisat till att i huvudsak lita till samarbete och överenskommelser på frivillighetens väg.

Utskottet finner därför i likhet med flertalet remissinstanser och departementschefen och i överensstämmelse med den uppfattning som uttryckts i motionen I: 347 att en reform med syfte att möjliggöra ett ökat kommunalt inflytande i fråga om den kollektiva busstrafiken är påkallad. De utredningar som pågår på trafikområdet synes inte ha sådan betydelse för denna fråga att det finns anledning att avvakta de förslag som kan komma att framläggas.

Utskottet avstyrker med hänsyn till det sagda motionerna I: 1121 och II: 1293 samt I: 1122 och II: 1295. Motionen I: 347 har genom propositionsförslaget blivit i allt väsentligt tillgodosedd.

Enligt förslaget skall trafiktillstånd kunna återkallas och i stället med-

delas kommunen när den gör sannolikt att trafikförsörjningen i orten eller bygden främjas om trafiken utövas av kommunen. Samlande lösningar inom större områden underlättas av att de nya bestämmelserna föreslås bli tillämpliga också då sökanden är landstingskommun eller kommunalförbund. Utskottet vill i anslutning till motionerna I: 1120 och II: 1294 betona vikten av att beslut i dessa frågor föregås av en noggrann planering av trafiken inom den bygd som berörs. Framställning av kommun om företrädesrätt vid nyetablering eller om återkallelse av tillstånd bör vara väl förberedd och underbyggd. Ytterst faller ansvaret på länsstyrelserna i egenskap av beslutande myndigheter. Dessa bör också kunna ta initiativ exempelvis till att inventering av den kollektiva trafikens linjesträckning, turtäthet, trafikunderlag m. m. utförs inom länen i samverkan med regionala och lokala organ m. fl. Sådana initiativ ligger helt i linje med den utredande, planerande och samordnande funktion som länsstyrelserna numera har inom samhällsplaneringen i stort.

Då utskottet förutsätter att den planering som utskottet ovan uttalat sig för kommer till stånd utan att närmare bestämmelser därom utfärdas är utskottet inte berett att förorda bifall till motionerna I: 1120 och II: 1294 i denna del.

Vad gäller frågan om ansvar och kostnader för trafiken vill utskottet framhålla att propositionen icke syftar till att överflytta uppgifter till kommunerna utan endast avser att ge kommunerna möjligheter att ingripa när det behövs för att ordna den kollektiva busstrafiken på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt. Det ligger helt i kommunernas hand om de önskar utnyttja sin företrädesrätt eller ej.

Frågan om det slutliga ansvaret för kostnader för glesbygdstrafik som inte täcks genom avgifter bör inte — såsom påyrkats i motionerna I: 1120 och II: 1294 — behandlas i nu förevarande sammanhang. Detta är så mycket mer tydligt som utformningen av det statliga stödet till drift av icke lönsamma busslinjer på landsbygden f. n. överses av särskild sakkunnig.

Utskottet har inte något att erinra mot detaljutformningen av författningsförslaget och biträder även förslaget om inrättande från den 1 januari 1970 av en värderingsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen anfört.

Nämnden utses av Kungl. Maj:t och har att verka enligt av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter. Riktlinjerna för värdering av tillgångar som begärs inlösta har dragits upp i propositionen. Spelrummet för olika uppfattningar i fråga om värdet kan med hänsyn härtill och till beskaffenheten av den egendom det i allmänhet blir fråga om antas bli ganska litet. Anledning att medge talerätt mot nämndens beslut föreligger därför inte. Yrkan det om införande av sådan rätt bör således avslås.

Utskottet hemställer

A. att riksdagen avslår motionerna I: 1121 och II: 1293 samt I: 1122 och II: 1295;

B. att riksdagen med avslag på motionerna I: 1120 och II: 1294, såvitt avser frågan om rätt att föra talan mot den särskilda värderingsnämndens beslut,

dels lämnar det vid propositionen nr 155 fogade förslaget till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. utan erinran,

dels bifaller förslaget att den 1 januari 1970 skall inrättas den nyssnämnda värderingsnämnden i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förorddat;

C. att motionerna I: 1120 och II: 1294 i de delar, som ej omfattas av hemställan under B, ej föranleder någon riksdagens åtgärd; samt

D. att motionen I: 347 ej föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 december 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIC SVENNING

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m)*, Nils-Eric Gustafsson (cp)*, Erik Jansson (s), fröken Ranmark (s), herrar Skårman (fp), Hansson (s)* och Berglund (s);

från andra kammaren: herrar Svenning (s), Ekström (s), Tobé (fp)*, fru Ekroth (s), herrar Hugosson (s)*, Krönmark (m) och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer

Vid A i utskottets hemställan

I. beträffande frågan om lämpligheten av att genomföra Kungl. Maj:ts förslag av herrar Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m) och Krönmark (m), vilka ansett

dels att det avsnitt under rubriken Utskottet som börjar med orden »Som framhållits» och som slutar med orden »väsentligt tillgodosedd» bort ha följande lydelse:

Utskottet kan i princip instämma i departementschefens uppfattning, att ett aktivare samhällsengagemang i fråga om den kollektiva trafikens ord-

nande är nödvändigt. För närvarande råder en uppenbar brist på samordning 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. Utskottet anser en sådan överflyttning olämplig. I den mån kommunerna önskar engagera sig ekonomiskt i den kollektiva trafiken torde inga svårigheter möta att på rimliga villkor förvärva bussföretag.

I propositionen har inte redovisats hur kommunerna skall kunna göra sannolikt att trafikförsörjningen främjas om trafiken utövas av kommunerna. Det har icke kunnat påvisas att privata bussföretag skulle vara mindre effektivt skötta och lämna sämre ekonomiskt resultat än kommunala företag. I de fall kollektiv trafik behöver understödjas med allmänna medel sker detta enklast genom bidrag till redan existerande företag.

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 nämnas att frågan om kollektivtransporter i glesbygderna 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. Enligt utskottets mening bör resultatet av pågående utredningar avvaktas innan ställning tas till de frågor som aktualiserats genom propositionen.

På de anförda skälen bör den av Kungl. Maj:t föreslagna reformen inte genomföras.

dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionerna I: 1121 och II: 1293 samt I: 1122 och II: 1295

dels avstyrker det vid propositionen nr 155 fogade förslaget till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels avslår förslaget att den 1 januari 1970 skall inrättas en värderingsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förorddat.

Vid B i utskottets hemställan

II. beträffande frågan om rätt att föra talan mot värderingsnämndens beslut av herrar *Nils-Eric Gustafsson* (cp), *Skårman* (fp), *Tobé* (fp) och *Josefson* i Arrie (cp), vilka ansett

dels att det avsnitt under rubriken Utskottet som börjar med orden »Utskottet har» och som slutar med orden »således avslås» bort ha följande lydelse:

Utskottet har inte något att erinra mot detaljutformningen av författningsförslaget och biträder även förslaget om inrättande från den 1 januari 1970 av en särskild värderingsnämnd. I frågan om rätt att föra talan mot nämndens beslut ansluter sig emellertid utskottet till den mening som uttalats i motionerna I: 1120 och II: 1294.

Nämnden utses av Kungl. Maj:t och har att verka enligt av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter. Riktlinjerna för värdering av tillgångar som begärs inlösta har dragits upp i propositionen. Dessa är emellertid mycket allmänt hållna, och i praktiken blir spelrummet för olika uppfattningar i värderingsfrågor säkerligen betydande. Särskilt gäller detta de fall då värdering av tillgångarna eller rörelsen efter marknadsvärdet ger ett obilligt resultat och uppräknning av ersättning därför skall ske. Rent skönmässiga avvägningar torde härvid bli erforderliga. Av rättssäkerhetsskäl bör därför talan mot nämndens beslut få fullföljas till Kungl. Maj:t. Även principiella skäl och gammal rättstradition talar för införandet av sådan talerätt.

dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionerna I: 1120 och II: 1294, såvitt avser frågan om rätt att föra talan mot den särskilda värderingsnämndens beslut,

dels lämnar det vid propositionen nr 155 fogade förslaget till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. utan erinran,

dels bifaller förslaget att den 1 januari 1970 skall inrättas den nyssnämnda värderingsnämnden i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förordnat med den ändringen att talan mot nämndens beslut skall få föras hos Kungl. Maj:t.