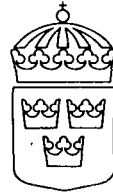


Regeringens proposition

1991/92:12

om vissa yrkestrafikfrågor och om riksfärdtjänsten



Prop.
1991/92:12

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 12 september 1991.

På regeringens vägnar

Odd Engström

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

Riksdagen har med anledning av vad som föreslagits i 1991 års budgetproposition beslutat att transportrådet skall avvecklas. Transportrådets arbetsuppgifter i fråga om yrkesmässig trafik skall huvudsakligen överföras till trafiksäkerhetsverket. Med anledning härav föreslås att transportrådet ersätts med trafiksäkerhetsverket i yrkestrafiklagen (1988:263) och lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

I den s.k. storstadsförhandlingen för Malmöregionen har föreslagits en ändrad utformning av huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Malmöhus län innebärande att Malmöhus läns landsting och Malmö kommun skall vara huvudman i länet. I propositionen läggs bl.a. fram ett förslag om en ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik, som gör det möjligt att ansvaret för kollektivtrafiken kan organiseras så.

De grundläggande målen för riksfärdtjänsten bör ligga fast. Riksfärdtjänsten skall göra det möjligt för gravt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader.

Samordnade överläggningar med kommunförbunden om en kommunalisering av verksamheten bör äga rum. En utgångspunkt för förhandlingarna bör vara att ett genomförande bör ske den 1 januari 1993, då ett nytt, generellt utformat statsbidragssystem avses bli infört.

I avvaktan på resultatet av överläggningarna med kommunförbunden disponeras fr.o.m. 1 januari 1992 anslaget för riksfärdtjänsten av en för verksamheten tillfälligt inrättad myndighet, styrelsen för riksfärdtjänst.

1 Förslag till Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Härigenom föreskrivs att 4 och 23 §§ yrkestrafiklagen (1988:263)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av *transportrådet*.

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kamrarrätten, om inte något annat anges i andra stycket. Beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos *transportrådet*. *Transportrådets* beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

Föreslagen lydelse

4 §²

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av *trafiksäkerhetsverket*.

23 §

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos *trafiksäkerhetsverket*. *Trafiksäkerhetsverkets* beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

¹ Lagen omtryckt 1988:1499.

² Senaste lydelse 1991:534

2 Förslag till Lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

dels att i 1 och 1 a §§ ordet "landstingskommun" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "landsting" i motsvarande form,

dels att 2, 3 och 5-7 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Huvudman är *landstingskommunen* och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är *landstingskommunen* huvudman och i Gotlands län kommunen.

Landstingskommunen och kommunerna i ett län kan dock överenskomma att antingen *landstingskommunen* eller kommunerna i länet skall vara huvudman.

I fall som avses i 2 § första meningen handhas huvudmannens uppgifter av landstingskommunen och kommunerna i kommunalförbund. Är landstingskommunen och kommunerna i länet överens därom, får dock uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. Landstingskommunen och kommunerna skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller kommunalförbudslagen (1985:894) om inte annat följer av 4-7 §§.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Huvudman är *landstinget* och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är *landstinget* huvudman och i Gotlands län kommunen.

Landstinget och kommunerna i ett län kan dock överenskomma att antingen *landstinget* eller kommunerna i länet skall vara huvudman. *I Malmöhus län kan landstinget och kommunerna överenskomma att landstinget och Malmö kommun skall vara huvudman.*

3 §²

Huvudmannens uppgifter handhas i kommunalförbund om inte ett landsting eller en kommun ensam är huvudman. Om de som är huvudman är överens därom, får dock uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är huvudman skall inneha samtliga aktier i bolaget.

5 §

Uppnås inte enighet i fråga om antalet ledamöter som medlem i kommunalförbund skall utse i förbundsfullmäktige gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 skall *landstingskommunen* utse hälften av ledamöterna och kommunerna i länet tillsammans hälften.

2. I Malmöhus län skall *landstingskommunen* utse en tredjedel, Malmö kommun en tredjedel och övriga kommuner tillsammans en

1. Om inte annat följer av 2 skall *landstinget* utse hälften av ledamöterna och kommunerna i länet tillsammans hälften.

2. I Malmöhus län skall, om inte *huvudmannens sammansättning har bestämts enligt 2 § andra stycket, landstinget* utse en tredjedel, Malmö

¹ Senaste lydelse 1988:264.

² Senaste lydelse 1985:895.

tredjedel av antalet ledamöter. I Göteborgs och Bohus län skall *landstingskommunen* utse en fjärdedel, Göteborgs kommun hälften och övriga kommuner tillsammans en fjärdedel av antalet ledamöter.

kommun en tredjedel och övriga kommuner tillsammans en tredjedel av antalet ledamöter.

I Göteborgs och Bohus län skall *landstinget* utse en fjärdedel, Göteborgs kommun hälften och övriga kommuner tillsammans en fjärdedel av antalet ledamöter.

3. Antalet ledamöter som annan kommun än Malmö kommun eller Göteborgs kommun skall utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år då val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun skall dock utse minst en ledamot.

6 §

Uppnås inte enighet i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 eller 3 skall *landstingskommunen* täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans återstoden. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har nedlagts i kommunen under verksamhetsåret.

2. I *Malmöhus län* skall *landstingskommunen* och *Malmö kommun* tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av *landstingskommunens* och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen. Motsvarande gäller i *Göteborgs och Bohus län* i fråga om *landstingskommunen* och *Göteborgs kommun*.

3. I *Malmöhus län* och Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1.

1. Om inte annat följer av 2 eller 3 skall *landstinget* täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans återstoden. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har nedlagts i kommunen under verksamhetsåret.

2. I *Göteborgs och Bohus län* skall *landstinget* och *Göteborgs kommun* tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av *landstingets* och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen. Motsvarande gäller i *Malmöhus län* i fråga om *landstinget* och *Malmö kommun*, om inte huvudmannens sammansättning har bestämts enligt 2 § andra stycket.

3. I Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1. *Motsvarande gäller för kommunerna i Malmöhus län, om inte huvudmannens sammansätt-*

ning har bestämts enligt 2 § andra stycket.

7§

Föreligger synnerliga skäl får regeringen efter framställning av *landstingskommun*, kommun som inte tillhör *landstingskommun* eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör *landstingskommun* meddela föreskrifter om begränsning av huvudmans skyldighet enligt 1 § första stycket och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen efter framställning av *landstinget*, kommun som inte tillhör *landstinget* eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör *landsting*, vilka är *huvudman*, meddela föreskrifter om begränsning av huvudmans skyldighet enligt 1 § första stycket och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Härigenom föreskrivs att 2 och 8 §§ lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Om det finns särskilda skäl, får *transportrådet* besluta att en trafik-
huvudman får utan tillstånd driva
linjetrafik på bestämda linjer som
sträcker sig från det län där huvud-
mannskapet gäller in i ett angrän-
sande län.

Transportrådets beslut enligt 2 §
får överklagas hos kammarrätten.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Om det finns särskilda skäl, får
trafiksäkerhetsverket besluta att en
trafikhuvudman får utan tillstånd
driva linjetrafik på bestämda linjer
som sträcker sig från det län där hu-
vudmannskapet gäller in i ett an-
gränsande län.

8 §²

Trafiksäkerhetsverkets beslut en-
ligt 2 § får överklagas hos kammarr-
rätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

¹ Senaste lydelse 1988:1502.

² Senaste lydelse 1988:1502.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1991.

Närvarande: statsrådet Engström, ordförande, och statsråden S. Andersson, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Freivalds, Wallström, Löow, Persson, Molin, Larsson, Åsbrink

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om vissa yrkestrafikfrågor och om riksfärdtjänsten

1 Inledning

Regeringen föreslog i 1991 års budgetproposition (1990/91:100, bil. 8) att transportrådet skall avvecklas vid årsskiftet 1991/92. I propositionen drogs upp riktlinjer för hur rådets arbetsuppgifter skulle överföras på andra organ. Yrkestrafikfrågorna skulle enligt förslaget i huvudsak överföras till trafiksäkerhetsverket. Överläggningar skulle tas upp med kommunförbunden om överföring av huvudmannskapet för riksfärdtjänsten. Inriktningen skulle vara att verksamheten kommunaliseras vid årsskiftet 1991/92. Propositionen föregicks av en utredning (K 1988:04) Översyn av transportrådets verksamhet, som avgett betänkandet (SOU 1990:4) Transportrådet. Riksdagen (TU18, rskr. 176 och TU22, rskr. 187) har såvitt nu är i fråga beslutat i enlighet med propositionen.

Denna proposition är en uppföljning av de nämnda riksdagsbesluten med förslag om de lagändringar som behövs i anledning av transportrådets avveckling samt, i anledning av att förhandlingarna med kommunförbunden ännu inte har gett avsett resultat, med ett nytt förslag om hur riksfärdtjänsten under en övergångsperiod skall organiseras. Vidare läggs fram förslag om förändrad sammansättning av trafikhuvudmannen i Malmöhus län samt en viss smärre ändring i fråga om riksfärdtjänsten.

2 Yrkestrafikfrågor

Som inledningsvis nämnts har riksdagen (TU18, rskr. 176) såvitt avser yrkestrafikfrågorna beslutat, i enlighet med 1991 års budgetproposition, att de frågor som rör inrikes yrkestrafik skall överföras från transportrådet till trafiksäkerhetsverket. De lagar som berörs av transportrådets avveckling är yrkestrafiklagen (1988:263) och lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Malmöhusförhandlingarna, Malmöhus läns landsting och Malmö kommun

har hos regeringen hemställt om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik (huvudmannalagen) såvitt avser vem som skall vara huvudman i Malmöhus.län. Frågan är omnämnd i prop. (1990/91:87) Näringspolitik för tillväxt.

De frågor som nämnts nu har behandlats i departementspromemorian (Ds 1991:24) Författningsändringar i anledning av transportrådets avveckling och fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss, m.m. En sammanfattning av promemorian samt promemorians lagförslag bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1 och 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

I promemorian har också behandlats frågan om en fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss. Den frågan tas emellertid inte upp i detta sammanhang.

2.1 Nuvarande ordning

Den inrikes yrkesmässiga trafiken regleras genom yrkestrafiklagen (1988:263) och lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Trafikhuvudmannens verksamhet bestäms som nämnts genom huvudmannalagen.

Yrkestrafiklagen

Begreppet yrkesmässig trafik

Enligt 1 § yrkestrafiklagen omfattar lagen sådan yrkesmässig trafik som innebär att personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) jämte förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. Yrkesmässig trafik kan enligt 2 § drivas som linjetrafik, taxitrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik.

Tillståndsfrågor

Yrkesmässig trafik får enligt 3 § yrkestrafiklagen bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. Tillståndsmyndighet är enligt 4 § länsstyrelsen eller, i fråga om linjetrafik som berör flera län, transportrådet. Tillståndsprövningen avser att så långt som möjligt garantera den personliga lämpligheten hos den som skall driva yrkesmässig trafik (se 3 §). I fråga om linjetrafik skall utöver lämplighetsprövningen även göras en skadlighetsprövning gentemot redan etablerad järnvägstrafik och sådan linjetrafik som trafikhuvudmannen bedriver enligt lagen om rätt att driva viss linjetrafik (8 §). Tillstånd skall återkallas av tillståndsmyndigheten bl.a. vid allvariga missförhållanden i den yrkesmässiga trafiken (15–18 §§). Linjetrafiktillstånden kan som huvudregel omprövas vart tionde år om statens järnvägar eller en trafikhuvudman begär det.

Överklagande och bemyndigande

Tillståndsmyndighetens beslut får enligt 23 § överklagas hos kammarrätten om inte frågan rör tillstånd till linjetrafik. Länsstyrelsens beslut i sådana frå-

gor överklagas i stället hos transportrådet. Rådets beslut får överklagas hos regeringen. Beslut om varning får inte överklagas.

Regeringen får enligt 23 § föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från yrkestrafiklagen. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen och föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige samt i fråga om registrering av tillståndsinnehav m.m. Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

Regeringen har utnyttjat sin delegeringsrätt bl.a. genom att i 17 § yrkes trafikförordningen (1988:1503) ge transportrådet befogenheter att meddela föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs för att få ett trafiktillstånd.

Huvudmannalagen

I varje län skall det enligt 1 § huvudmannalagen finnas en trafikhuvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Syftet är att främja en tillfredsställande trafikförsörjning. Vidare skall trafikhuvudmannen bl.a. enligt 1 a § ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Huvudman är enligt 2 § landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstingskommunen huvudman och i Gotlands län kommunen. Landstingskommunen och kommunerna i länet kan dock komma överens om att antingen landstingskommunen eller kommunerna i länet skall vara huvudman.

Om landstingskommunen och kommunerna gemensamt är huvudman, handhas huvudmannens uppgifter enligt 3 § av landstingskommunen och kommunerna i kommunalförbund. Om landstingskommunen och kommunerna i länet är ense, får uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. Samtliga aktier måste innehas av landstingskommunen och kommunerna.

Kommunalförbundslagen (1985:894) gäller för kommunalförbunden. I 4–6 §§ huvudmannalagen regleras dock hur vissa frågor skall lösas vid oenighet mellan dem som är trafikhuvudman, nämligen frågor om förbundsordning för kommunalförbund, ordförande i förbundets fullmäktige eller styrelse, antalet ledamöter som medlem i kommunalförbund skall utse i förbundets fullmäktige och sättet att mellan medlemmarna i förbund fördela underskott i verksamheten. I fråga om Malmöhus län finns i 5–6 §§ särskilda regler i fråga om förbundets fullmäktige och om fördelningen av underskott. Vidare får regeringen enligt 7 § om det föreligger synnerliga skäl på framställning av en landstingskommun, en kommun som inte tillhör landstingskommun eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör landstingskommun meddela föreskrifter om begränsning av huvudmannens skyldighet att ansvara för den lokala och regionala trafiken samt föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från reglerna om antalet ledamöter som medlem i kommunalförbund skall utse i förbundsfullmäktige eller från reglerna om hur underskott skall fördelas.

Enligt 1 § lagen om rätt att driva viss linjetrafik får en trafikhuvudman inom det egna länet driva linjetrafik utan yrkestrafiktillstånd. Om det finns särskilda skäl får transportrådet besluta att trafikhuvudmannen också får driva linjetrafik på bestämda sträckor från det egna länet in i ett angränsande län, 2 §.

Verkan av ett beslut om länsgränsöverskridande huvudmannatrafik är enligt 4 § att redan meddelade linjetrafiktillstånd på sådana sträckor som omfattas av beslutet upphör efter två år, då trafikhuvudmannens trafikeringsrätt inträder. Huvudmannen är efter ansökan från tillståndshavaren skyldig att lösa in fordon och andra tillgångar som används i den linjetrafik för vilken tillståndet upphör.

Transportrådets beslut enligt 2 § får överklagas hos kammarrätten, 8 §.

2.2 Överväganden och förslag i fråga om vissa yrkestrafikfrågor

2.2.1 Yrkestrafiklagen och lagen om rätt att driva viss linjetrafik

Mitt förslag: Transportrådet ersätts med trafiksäkerhetsverket i yrkestrafiklagen och lagen om rätt att driva viss linjetrafik.

Skäl: Trafiksäkerhetsverket skall som nämnts inledningsvis enligt riksdagens beslut (TU18, rskr. 176) till följd av förslag i 1991 års budgetproposition överta transportrådets roll i fråga om den inrikes yrkestrafiken utom vad avser ansvaret för vissa kollektivtrafikfrågor. Yrkestrafiklagen och lagen om rätt att driva viss linjetrafik bör ändras i enlighet härmed.

2.2.2 Ändrat huvudmannaskap i Malmöhus län

Mitt förslag: Landstinget och kommunerna i Malmöhus län kan besluta att landstinget och Malmö kommun ensamma skall vara trafikhuvudman i länet.

Promemorians förslag: Landstingskommunen och Malmö kommun skall vara trafikhuvudman i länet.

Remissyttrandena: De flesta remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. Kommunförbundet Malmöhus, Malmö kommun och Malmöhus läns landsting har tillstyrkt förslaget under förutsättning att överenskommelse kan träffas med kommunerna i länet om finansiering av kollektivtrafiken. Kommunförbundet Malmöhus har anfört att förslaget om ett förändrat huvudmannaskap är positivt, eftersom det trafikpolitiska ansvaret för kollektivtrafiken i länet samordnas samt att på sikt huvudmannaskapsförändringen också borde gagna en totallösning av kollektivtrafiken i Skåne. Lunds kommun har bl.a. anfört att en samplanering givetvis måste

ske mellan kommunernas fysiska planering och trafik huvudmannens trafikplanering.

Svalövs kommun har anfört bl.a. följande. Kommunen, tillsammans med flera andra, känner en viss oro inför de föreslagna förändringarna, då de innebär ett visst hot att kollektivtrafiken alltmer kommer att koncentreras till de större befolkningskoncentrationerna och de tyngre pendlarstråken. Trafikens betydelse även i länets glesare bygder är mycket stor. Den hastighet varmed förändringen drivs igenom är olycklig. Hörby, Burlövs och Ystads kommuner har förespråkat en lösning som omfattar hela Skåne. Vidare har Ystads kommun anfört att det i ett läge där landstinget av ekonomiska skäl inte längre vill svara för kommunövergripande uppgifter och åtaganden inom landstingsområdet inte är rimligt att landstinget – jämte Malmö kommun – behåller det totala inflytandet över verksamheten medan kommunerna förutsätts som hittills bidra till täckning av underskotten men helt förlorar inflytandet.

Skälen för mitt förslag: Parterna i Malmöhusförhandlingarna har som nämnts inledningsvis hemställt om en sådan ändring i huvudmannalagen som gör det möjligt för Malmöhus läns landsting och Malmö kommun att genom ett gemensamt kommunalförbund vara huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Malmöhus län. De flesta remissinstanserna är positiva till en sådan förändring. Landstinget och Malmö kommun bl.a. har dock framhållit att det är en förutsättning för ändringen av huvudmannaskapet i länet att samtliga berörda kommuner är överens om hur finansieringen av kollektivtrafiken skall ske. En preliminär överenskommelse har träffats mellan storstadsförhandlaren för Malmöregionen, Malmöhus läns landsting och Kommunförbundet Malmöhus i frågan.

De som nu är trafik huvudman i Malmöhus län bör kunna besluta att landstinget och Malmö kommun gemensamt skall få vara trafik huvudman.

Bestämmelsen i 3 § om formerna för trafik huvudmannens verksamhet är utformad efter förutsättningarna att landstingskommunen och kommunerna i länet tillsammans är trafik huvudman. Den bör ändras så att det uttryckligen framgår att den gäller även i andra fall där flera tillsammans är trafik huvudman. Även 7 § som rör frågor om undantag från vissa av lagens bestämmelser bör anpassas till en sådan situation.

I 5 och 6 §§ finns för Malmöhus län särskilda regler om hur vid ocnighet ledamöterna i förbundsfullmäktige skall utses och om hur täckning av underskott i verksamheten skall ske. När möjligheten öppnas för trafik huvudmannen i detta län att besluta om en annan sammansättning av vilka som skall vara huvudman än vad som nu är fallet, bör trafik huvudmannen ges tillfälle att i samband med ett sådant beslut även reglera de frågor som avses i 5 och 6 §§.

I huvudmannalagen bör vidare göras den ändringen att ordet "landstingskommun" i olika bönjningsformer byts ut mot "landsting".

2.3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263),
2. lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
3. lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

3 Riksfärdtjänsten

3.1 Syftet med riksfärdtjänsten, nuvarande organisation

Riksfärdtjänsten inrättades år 1980 som försöksverksamhet. Den permanentades år 1984 varvid ansvaret lades på transportrådet.

Syftet med riksfärdtjänsten är att ge svårt handikappade möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Berättigade till riksfärdtjänst är personer som på grund av sitt handikapp och brist på tillgängliga trafikmedel måste resa på ett dyrare sätt än normalt.

Riksfärdtjänstresor kan ske med flyg, tåg, taxibilar eller med specialfordon till ett pris som är anpassat till normala reskostnader med andra klass tåg. I vissa fall kan även ledsagare medfölja utan kostnad. Transportrådet har till uppgift att utfärda föreskrifter, fördela medelsramar till kommunerna, betala ersättning för genomförda resor, informera och ge råd samt i vissa fall att träffa avtal med trafikföretag.

Riksfärdtjänsten bekostas genom statliga medel som täcker resenärens resekostnader exkl. egcnavgift. Det är emellertid kommunen som beslutar om färdtjänsten. Besluten avser bl.a. utfärdande av tillstånd till att anlita riksfärdtjänst, vilket färdmedel som får användas, om ledsagare skall få följa med utan kostnad, andra villkor för resans genomförande såsom särskild utrustning för den handikappade m.m. Beställning av resa med taxi eller specialfordon ombesörjs i en del fall av kommunen.

Det är inte ovanligt att det är samma personer i kommunerna som handlägger beslut om riksfärdtjänstresor och beslut om tillstånd för kommunal färdtjänst. Resor som företas med riksfärdtjänst med tåg sker till viss del också med kommunal färdtjänst, dvs. till och från järnvägsstationen.

3.2 Utveckling

Resandet inom riksfärdtjänsten har successivt ökat. Antalet resenärer har stigit från 6 600 budgetåret 1981/82 till 23 100 budgetåret 1990/91. Totala antalet resor per år har ökat ännu snabbare – från 10 600 till 48 900. Detta beror på att antalet personer som gör många resor per år har ökat kraftigt. Däremot synes inte längre ske någon ökning av totala antalet resenärer som använder sig av riksfärdtjänsten, tvärtom har antalet minskat mellan åren 1989/90 och 1990/91.

En tredjedel av resorna sker på avstånd under 10 mil. En fjärdedel av resorna sker uteslutande inom ett och samma län. Samtidigt sker en utveckling inom den kommunala färdtjänsten som innebär att allt fler resor företas över kommungränserna. I Stockholms län är länet ett enda färdtjänstområde. I Östergötlands län finns sedan några år tillbaka en länsfärdtjänst som administreras av trafikhuvudmannen.

De statliga utgifterna för riksfärdtjänsten har ökat från 12,5 milj.kr. bud-
getåret 1981/82 till 105,3 milj.kr. för 1990/91.

Prop. 1991/92:12

Tabell 1 Riksfärdtjänst 1981/82 - 1990/91
Utveckling av bidrag och resefrekvens.

| Budgetår | Anslag milj. kr. | Utgift milj. kr. | Antal resor | Antal rese- närer | Bidrag per resa kr. | Årlig änd- ring av bidrag per resa, procent | Resor per resenär |
|----------|------------------------|------------------------|----------------|-------------------------|---------------------------|---|-------------------------|
| 81/82 | 20,0 | 12,5 | 10 600 | 6 600 | 1 179 | | 1,61 |
| 82/83 | 20,0 | 20,4 | 17 800 | 10 060 | 1 146 | -2,8 | 1,77 |
| 83/84 | 30,0 | 29,7 | 24 000 | 14 400 | 1 238 | 8,0 | 1,67 |
| 84/85 | 37,7 | 39,0 | 28 600 | 16 100 | 1 364 | 10,2 | 1,78 |
| 85/86 | 48,0 | 46,8 | 31 200 | 17 800 | 1 500 | 10,0 | 1,75 |
| 86/87 | 57,4 | 49,6 | 33 600 | 18 600 | 1 476 | -1,6 | 1,81 |
| 87/88 | 63,3 | 60,6 | 36 000 | 19 400 | 1 683 | 14,0 | 1,86 |
| 88/89 | 62,4 | 72,7 | 43 800 | 23 844 | 1 660 | -1,4 | 1,84 |
| 89/90 | 66,4 | 88,2 | 46 900 | 24 401 | 1 881 | 13,3 | 1,92 |
| 90/91 | 96,5 | 105,3 | 48 900 | 23 110 | 2 168 | 15,2 | 2,12 |

3.3 Förslag om kommunalisering

I 1991 års budgetproposition (1990/91:100, bil. 8, s. 166 f.) anfördes att många skäl talar för att det samlade ansvaret för riksfärdtjänsten även i formell mening borde ligga på kommunerna. Föredraganden ansåg att överläggningar borde tas upp med kommunförbunden om ett överförande av riksfärdtjänsten till kommunerna och i Stockholms län till landstinget. Inriktningen borde vara att riksfärdtjänsten kommunaliserades från och med årsskiftet 1991/92.

Trafikutskottet har i sitt betänkande (1990/91:TU22, s. 6 f.) ställt sig bakom de föreslagna riktlinjerna för en kommunalisering. Riksdagen beslutade den 27 mars 1991 enligt trafikutskottets hemställan (rskr. 187).

Regeringen bemyndigade den 31 januari 1991 kommunikationsministern att tillkalla en särskild förhandlare med uppdrag att försöka nå en uppgörelse om ändrat huvudmannskap för riksfärdtjänsten. Förhandlingarna skulle vara slutförda senast den 1 juli 1991.

I skrivelse den 25 juni till regeringen anmälde förhandlingsmannen, generaldirektören Claes-Eric Norrbom, att han sedan uppdraget gavs haft en rad kontakter med kommunförbundens representanter. Vidare har underlagsmaterial tagits fram rörande olika tänkbara ersättningsmodeller. Enligt förhandlingsmannen framgår det emellertid att det för närvarande inte finns något utrymme för att förhandla vidare med kommunförbunden om en kommunalisering av riksfärdtjänsten. Enligt förbunden är kommuner och landsting inte för närvarande beredda att ta på sig en sådan uppgift som riksfärdtjänsten.

Med hänsyn till nämnda förhållanden bör enligt skrivelsen andra lösningar prövas.

Mitt förslag och min bedömning:

- Samordnade överläggningar skall tas upp med kommunförbunden om överföring av huvudmannaskapet för riksfärdtjänsten till kommunerna, i Stockholms län till landstinget.
- En utgångspunkt vid överläggningarna bör vara att ett genomförande skall ske den 1 januari 1993.
- I avvaktan på resultatet på överläggningarna läggs ansvaret för riksfärdtjänsten på en nyinrättad myndighet, styrelsen för riksfärdtjänst.
- Till styrelsen knyts en rådgivande nämnd med företrädare för handikappade, kommunerna, landstingen och trafikföretag.
- Finansieringen av styrelsen och dess kansliresurs sker inom ramen för förslagsanslaget G 3. Riksfärdtjänst.

Skälen för mitt förslag och min bedömning: Med anledning av förslag i budgetpropositionen (1990/91:100, bil. 8) har riksdagen (TU18, rskr. 176) tillstyrkt att transportrådet skall avvecklas vid årsskiftet 1991/92. Frågan om huvudmannaskapet för riksfärdtjänsten måste därför lösas innan dess.

Den omständigheten att förhandlingarna med de båda kommunförbunden om förutsättningarna för en kommunalisering av riksfärdtjänsten ännu inte lett till avsett resultat innebär inte att detta alternativ bör överges. De motiv för en kommunalisering som framfördes i budgetpropositionen och till vilka, som tidigare nämnts, riksdagen anslutit sig, är fortfarande bärande.

Trafikutskottet framhåller sålunda att en fördel med en kommunalisering är att denna medför att beslut och kostnadsansvar läggs på samma organ. För handikappade som söker tillstånd till riksfärdtjänst innebär detta ett förenklat resande med färre inblandade.

Det är utan tvekan så att det finns ett grundläggande fel i nuvarande system, som innebär att kommunerna beslutar om riksfärdtjänstresorna, medan staten står för den allra största delen av kostnaderna.

Jag vill hänvisa till att en fjärdedel av resorna med riksfärdtjänsten sker inom länsgränserna. För denna del av resandet finns ett uppenbart samband inte bara med den kommunala färdtjänsten utan också med sjukresorna och den länsfärdtjänst som finns på några håll i landet. Alla dessa verksamheter syftar till att underlätta för handikappade och äldre att förflytta sig men är nästan alltid organiserade var för sig på ett sådant sätt att det som regel inte sker någon samåkning i fordonen trots att resmålen kan vara desamma.

En mera övergripande och samordnande syn såväl på riks-, läns- och kommunal färdtjänst som på sjukreseverksamheten bör kunna leda till rationaliseringsvinster, t.ex. i samband med upphandling av transporttjänster från taxi och andra transportföretag. Inrättandet av moderna, gemensamma beställnings- och samordningsenheter syns också kunna medföra sådana vinster, samtidigt som den enskildes kontakter för beställning av resor m.m. underlättas. Möjligheterna att påverka resandet i tid och rum och att öka sam-

åkning mellan olika resandekategorier är sannolikt inte obetydliga. Detta bör särskilt kunna gälla om samverkan sker med trafikhuvudmannen i länet.

Genom ökad handikappanpassning av färdmedel och terminaler och genom att inrätta s.k. servicelinjer bör, som erfarenheterna visar från bl.a. Borås, kostnaderna för handikappades resor kunna minska. Sådana anpassningsåtgärder inom den kollektiva trafiken ingår som en betydelsefull del i vad som brukar benämnas normaliseringsprincipen för handikappade. En integrering av deras resor i det normala resmönstret har störst förutsättningar att lyckas om ansvarsfrågorna samordnas. Genom ett överförande av ansvaret för riksfärdtjänsten till kommunerna – i Stockholms län landstinget – får trafikhuvudmannen i länet ett ekonomiskt incitament att vidta anpassningsåtgärder i trafikmedel och terminaler. Kostnadsutvecklingen för riksfärdtjänsten bör härigenom kunna begränsas, samtidigt som man tar ett viktigt steg i riktning mot en normalisering av handikappades resor.

Brister i anpassningen av den kollektiva trafiken för mera gravt handikappade har hittills medfört att inte mindre än 78 % av resorna i riksfärdtjänsten sker med taxifordon eller specialfordon. Med hänsyn till att varje enskild resa med riksfärdtjänsten föranleder ett tillskott av statliga budgetmedel med ca 2 200 kr./resa ligger det i sakens natur att samåkning i sådana fordon kan innebära stora besparingar.

En nyttillkommande omständighet som ökar behovet av samordning är avregleringen av taxi med bl.a. ett slopande av den av staten fastställda maximitaxan som följd. Detta innebär att en anbudsupphandling från olika samhällsorgans sida av sådana taxitjänster som bekostas av samhället blir en nödvändighet. Utan någon form av anbudsupphandling är det stor risk att taxikostnaderna kan springa i höjden eftersom taxesättningen är fri. I en nyligen framlagd avhandling vid Handelshögskolan i Göteborg om avregleringen av taxi påvisas således vilken avgörande betydelse konkurrensen i anbudsgivningen hittills haft för kommunernas kostnader för bl.a. den kommunala färdtjänsten. I inte så få fall har kostnaderna kunnat sänkas trots allmänt sett ökade priser från taxis sida. I de fall anbudsgivningen av olika skäl varit begränsad till ett fåtal eller endast en anbudsgivare har kostnaderna för berörda kommuner däremot ökat kraftigt.

Prissättningen för resor med riksfärdtjänsten synes emellertid inte hittills ha varit föremål för någon form av upphandling även om en viss prispress gentemot taxiföretagen uppges ha förekommit. Med en överföring av ansvaret från riksfärdtjänsten till kommunerna och i Stockholms län landstinget kommer upphandlingen av taxiresor med riksfärdtjänsten att kunna samordnas med motsvarande upphandling för den kommunala färdtjänsten. Genom den nyligen beslutade överföringen av ansvaret för sjukresorna till landstingen skapas ytterligare incitament för en samordnad upphandling av taxitjänster i länen. Med en utveckling i riktning mot att sjukresor samt resor i kommunal färdtjänst och i riksfärdtjänst inte sällan bör kunna äga rum i samma fordon blir det svårt att se skillnaden mellan transportsätten. Likheterna ökar vid en utbyggd länsfärdtjänst med vilken en betydande andel av nuvarande riksfärdtjänstresenärer bör kunna färdas.

Med hänsyn till de stora kostnadsbesparingar som kan uppnås genom en bättre samordning av olika former av samhällsbetalda resor finns det anled-

ning att från statens sida stödja modellprojekt av utvecklingskaraktär. Det ligger inom ramen för transportforskningsberedningens program för persontransporter att stödja sådana projekt.

Sammanfattningsvis kvarstår den bedömningen som redovisats till riksdagen våren 1991 att det är stora fördelar förknippade med en kommunalisering av riksfärdtjänsten. Riksdagen har anslutit sig till denna bedömning. Förutsättningarna för ett överförande av verksamheten till kommunerna och i Stockholms län till landstinget bör därför tas upp i samordnade överläggningar med kommunförbunden. I överläggningarna bör då också närmare behandlas reglerna för verksamheten samt de ekonomiska ramarna härför. Av detta följer att det bör vara en öppen fråga i överläggningarna på vad sätt reglerna för riksfärdtjänsten och därmed också resandets omfattning skall kunna bestämmas av den enskilda kommunen.

En annan utgångspunkt för överläggningarna om en överföring av ansvaret bör vara att ett genomförande bör ske den 1 januari 1993. Vid denna tidpunkt är det avsikten att ett nytt, generellt utformat system för statens bidragsgivning till kommunerna och landstingen skall införas, grundat på förslag från kommittén (Dir. 1990:20) för utredning av statsbidragen och kommunernas finansiering (kommunalekonomiska kommittén). Kommittén beräknas lägga fram sitt slutbetänkande i december i år. Därefter avses följa ett beredningsarbete inför ett riksdagsbeslut under år 1992 angående en samordnad statsbidragsgivning till kommunerna och landstingen.

Den angivna tidpunkten som skall bilda utgångspunkt för överläggningarna är betydelsefull för den organisation för riksfärdtjänsten som måste finnas under ett övergångsskede. Förhandlingsverksamhet som sker utan någon angiven tidpunkt för ett genomförande medför generellt sett stora svårigheter att rekrytera den personal som under mellantiden administrerar verksamheten.

Min avsikt är således att föreslå regeringen att senare återkomma till riksdagen med de lagförslag och med de förslag till ekonomiska ramar som kommunaliseringen föranleder.

I avvaktan på resultatet av överläggningarna med kommunförbunden bör anslaget G 3. Riksfärdtjänst fr.o.m. den 1 januari 1992 disponeras av en för verksamheten tillfälligt inrättad organisation, nämligen *styrelsen för riksfärdtjänst*. Till formen blir en sådan styrelse en självständig myndighet. Detta har att göra med att de beslut som styrelsen har att fatta, såsom att fördela statliga medel till kommunerna, meddela föreskrifter för verksamheten, fatta beslut i överklagningsärenden m.m., är beslut som så länge verksamheten drivs i statlig regi bör fattas av en myndighet enligt reglerna i förvaltningslagen (1986:223). Styrelsens arbetsuppgifter blir – enkelt uttryckt – att under ett övergångsskede fungera som en efterföljare till transportrådet i fråga om riksfärdtjänsten. Författningsmässigt kan detta på ett enkelt sätt regleras genom smärre ändringar i förordningen (1989:340) om riksfärdtjänst.

Till styrelsen bör knytas en rådgivande nämnd med företrädare för handikappade, kommuner, landsting och trafikföretag.

Till styrelsens förfogande bör finnas vissa kansliresurser med en kanslichef som leder den dagliga verksamheten. Finansieringen av kanslifunktionen

bör liksom fallet är nu inom transportrådet ske inom ramen för sakanslaget G 3. Riksfärdtjänst. Detsamma gäller kostnaderna för delegationen i form av styrelsearvoden m.m.

Prop. 1991/92:12

3.5 Framtida former för riksfärdtjänsten

Mitt förslag:

- De grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast. Det innebär att den som på grund av svårartat bestående handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt bör vara berättigad till riksfärdtjänst och därmed kunna göra längre resor till normala kostnader. Resorna skall avse rekreation, fritidsverksamhet eller annat av privat natur.
- Vid uppenbara överträdelser av reglerna för riksfärdtjänst skall det vara möjligt att återkalla tillståndet eller avkorta giltighetstiden.

Skälen för mitt förslag: Riksfärdtjänsten är en värdefull tillgång för personer med sådana funktionsnedsättningar som medför svåra problem vid resor. Det är angeläget att riksfärdtjänsten även fortsättningsvis kan fungera enkelt och smidigt för de personer som behöver den.

Genom riksdagens beslut våren 1989 med anledning av regeringens proposition (1988/89:81) om riksfärdtjänsten genomfördes en betydande förenkling av beställning och genomförande av resor med riksfärdtjänsten. Det gällde bl.a. beräkningen av resenärernas egenavgifter för olika slag av färdmedel. Avgränsningen mellan begreppen ledsagare och medresenär förenklades likaså. Vidare förenklades beställningsförfarandet vid resorna. En annan förbättring var att möjligheterna ökade att åka på s.k. röda avgångar i inrikesflyget.

Beslutet innebar också att det grundläggande målet för riksfärdtjänsten ligger fast. Det innebär att den som på grund av svårartat bestående handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt bör vara berättigad till riksfärdtjänst och därmed kunna göra längre resor till normala kostnader.

Samma målsättning skall gälla även fortsättningsvis. Riksfärdtjänsten är tillsammans med den kommunala färdtjänsten en viktig tillgång för att underlätta handikappades förflyttningsmöjligheter.

För att anslagna medel skall kunna räcka till så många resor som möjligt är det viktigt att kostnaderna hålls under kontroll, både genom att resorna upphandlas och administreras affärsmässigt och genom att tillståndsgivningen sköts enligt föreskrifterna. Det är också viktigt att missbruk av olika slag så långt möjligt förebyggs. Mot bakgrund av dessa allmänna utgångspunkter har transportrådet i en skrivelse till regeringen i augusti 1991 pekat på ett antal frågeställningar som bör övervägas. Det kan enligt transportrådet vara ändamålsenligt att, när förordningen om riksfärdtjänst ändå måste ändras genom att transportrådet upphör den 31 december 1991, genomföra vissa sakliga förändringar i systemet.

Vissa av de föreslagna ändringarna är av administrativ natur och bör enligt

min mening kunna utan vidare genomföras av den styrelse för riksfärdtjänst som enligt mitt tidigare redovisade förslag får ansvaret efter årsskiftet 1991/92.

Andra förslag som lämnas av transportrådet är av den arten att de lämpligen bör behandlas inom ramen för förhandlingarna om en kommunalisering av riksfärdtjänsten. Detta har att göra med att ett genomförande av förslagen kan påverka de ekonomiska ramarna för verksamheten. Ett sådant förslag gäller om det är befogat att vidta *en begränsning av det antal resor* som en riksfärdtjänstberättigad person får göra per år. Enligt rådet bör det övervägas att sätta en övre gräns för resfrekvensen, förslagsvis till 30 enkelresor per år. Med en sådan gräns blir det ett jämförelsevis litet antal personer som berörs. Transportrådet har beräknat att det för budgetåret 1989/90 skulle röra sig om 192 personer av totalt sett 24 400 riksfärdtjänstresenärer. Motsvarande antal för 1990/91 skulle ha varit 248 personer.

Med en övre gräns för resandet på 30 enkelresor per år skulle besparingen för år 1990/91 blivit ca 5 milj.kr. Om antalet "storresenärer" ökar lika snabbt under 1991/92 skulle besparingen detta år bli 7,4 milj.kr.

Vid avvägningen om det skulle vara befogat att sätta en övre gräns för antalet resor per resenär och år bör beaktas att varje gräns som sätts innebär nya gränsdragningsproblem med önskemål om dispenser som följd. Det kan samtidigt konstateras att när resandet börjar uppgå till uppemot 100 enkelresor per år är det fråga om ett resmönster som avsevärt skiljer sig från vad som är brukligt för andra resor av privat natur. Som en möjlig orsak till ett så omfattande resande anger transportrådet att en del taxiföretag skulle lämna "rabatt" på resenärens egenavgift. Detta är naturligtvis allvarligt eftersom prismekanismen då sätts ur spel med ökade kostnader för det allmänna.

I sin skrivelse till regeringen föreslår transportrådet också att det skall vara möjligt att *återkalla ett tillstånd till riksfärdtjänst* om resenären inte följer de regler som gäller för verksamheten. Enligt transportrådet förekommer det att ett litet antal resenärer inte betalar egenavgiften för flyg- och tågresor. Det har också förekommit att resenärer vägrat att betala egenavgiften till taxiföraren. En rad andra former av missbruk är också möjliga inom riksfärdtjänsten.

Att utforma de administrativa systemen så att missbruk omöjliggörs kan, som jag ser det, leda till ett omfattande krångel för den stora majoriteten skotsamma resenärer. Det är önskvärt att också i framtiden ha ett enkelt och smidigt system som bygger på att såväl resenärer som trafikföretag följer de spelregler som gäller. De personer som inte lever upp till förtroendet utan uppenbart missköter sig måste dock kunna avstängas från riksfärdtjänsten.

Om det är uppenbart att en resenär i riksfärdtjänsten t.ex. underlåter att vid ett flertal tillfällen betala sin egenavgift måste det finnas författningsmässiga förutsättningar att återkalla tillståndet. Förordningen (1989:340) om riksfärdtjänst bör således kompletteras med en bestämmelse som gör det möjligt att återkalla tillståndet om resenären gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de regler som gäller för riksfärdtjänsten. Det skall också vara möjligt att avkorta giltighetstiden för ett s.k. generellt tillstånd som sträcker sig över flera år, i det fall då uppenbarligen ett felaktigt

beslut fattats, t.ex. beträffande valet av färdmedel i förhållande till tillståndshavarens förflyttningsproblem.

Prop. 1991/92:12

Vid en kommunalisering av riksfärdtjänsten får det ankomma på varje enskild kommun att avgöra om det är befogat med återkallelse av tillståndet eller avkortning av giltighetstiden för ett sådant.

3.6 Anslagsfrågor

Mitt förslag: För budgetåret 1991/92 återstående del av förslagsanslaget G 3. Riksfärdtjänst disponeras av styrelsen för riksfärdtjänst.

Skälen för mitt förslag: Som en konsekvens av mitt förslag att ansvaret för riksfärdtjänsten bör överföras till styrelsen för riksfärdtjänst bör återstående del av för budgetåret 1991/92 anslagna medel under förslagsanslaget G 3. Riksfärdtjänst disponeras av nämnda styrelse.

För innevarande budgetår 1991/92 har riksdagen anvisat ett förslagsanslag på 96,5 milj.kr. Beloppet togs upp som oförändrat i förhållande till anslaget för år 1990/91.

Jag har tidigare (avsnitt 3.4) föreslagit att kostnaderna för styrelsens egen verksamhet och för dess kanslifunktion bör finansieras inom ramen för nämnda sakanslag. Jag bedömer att för dessa verksamheter är 1 500 000 kr. erforderligt, räknat för andra halvåret budgetåret 1991/92.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

dels att anta förslagen till

1. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263),
2. lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
3. lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,

dels att godkänna vad jag anfört om

4. huvudmannaskapet för riksfärdtjänsten (3.4),
5. mål och riktlinjer för riksfärdtjänsten (3.5),
6. användningen av förslagsanslaget G 3. Riksfärdtjänst (3.6).

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen de förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av promemorian (Ds 1991:24) Författningsändringar i anledning av transportrådets avveckling och fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss, m.m.

Prop. 1991/92:12
Bilaga 1

Riksdagen har med anledning av vad som föreslagits i 1991 års budgetproposition beslutat att transportrådet skall avvecklas. Transportrådets arbetsuppgifter skall överföras till andra organ. Med anledning härav bör ett antal författningar ändras, bl.a. yrkestrafiklagen (1988:263) och lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. De aktuella författningarna är upptagna i en bilaga till promemorian.

Som uppföljning av den i budgetpropositionen aviserade fortsatta avregleringen av den långväga busstrafiken föreslås ändring i yrkestrafiklagens regler om skadlighetsprövning för linjetrafiken med buss. Förslaget innebär följande. Skadlighetsprövningen slopas i förhållande till järnvägstrafiken utom såvitt avser redan etablerad trafik på länsjärnväg. Vid skadlighetsprövningen skall det åligga trafikhuvudmannen att göra sannolikt att den sökta linjetrafiken blir till skada för sådan järnvägstrafik som skall skyddas eller för redan etablerad linjetrafik som drivs med stöd av lagen om rätt att driva viss linjetrafik. Kan han det, skall det sökta tillståndet vägras. En sökt linjetrafik skall dock få komma till stånd oavsett skada om den innebär en väsentligt bättre trafikförsörjning.

I den s.k. storstadsförhandlingen för Malmöregionen har föreslagits en ändrad utformning av huvudmannskapet för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Malmöhus län innebärande att Malmöhus läns landsting och Malmö kommun skall vara huvudman i länet. Förslag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannskap för viss kollektivtrafik läggs fram i promemorian.

Författningsförslag i promemorian (Ds 1991:24) Författningsändringar i anledning av transportrådets avveckling och fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss, m.m.

Prop. 1991/92:12
Bilaga 2

1 Förslag till Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Härigenom föreskrivs att 4, 8, 11 och 23 §§ yrkestrafiklagen (1988:263)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av *transportrådet*.

Tillstånd till linjetrafik får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som drivs enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Tillstånd får dock ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Om *statens järnvägar* eller en trafikhuvudman begär det, skall tillstånd till linjetrafik prövas på nytt senast tio år från dagen för tillståndet och därefter vart tionde år. En sådan begäran skall framställas hos tillståndsmyndigheten senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Är tillståndet begränsat till viss tid, skall begäran framställas senast ett år före utgången av den tiden.

Föreslagen lydelse

4 §

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av *trafiksäkerhetsverket*.

8 §

Om trafikhuvudmannen gör sannolikt att ett sökt linjetrafiktillstånd kommer att bli till skada för redan etablerad trafik som en huvudman bedriver på länsjärnväg eller för trafik enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, får tillstånd till linjetrafik inte meddelas. Tillstånd får dock ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

11 §

Om en trafikhuvudman begär det, skall tillstånd till linjetrafik prövas på nytt senast tio år från dagen för tillståndet och därefter vart tionde år. En sådan begäran skall framställas hos tillståndsmyndigheten senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Är tillståndet begränsat till viss tid, skall begäran framställas senast ett år före utgången av den tiden.

¹ Lagen omtryckt 1988:1499.

23 §

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kamrarrätten, om inte något annat anges i andra stycket. Beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos *transportrådet*. *Transportrådets* beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos *trafiksäkerhetsverket*. *Trafiksäkerhetsverkets* beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

2 Förslag till Lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Prop. 1991/92:12
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2, 3, 5 och 6 §§ lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Huvudman är landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstingskommunen huvudman och i Gotlands län kommunen.

Huvudman är landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstingskommunen huvudman, i Gotlands län kommunen och i Malmöhus län landstingskommunen och Malmö kommun gemensamt.

Landstingskommunen och kommunerna i ett län kan dock överenskomma att antingen landstingskommunen eller kommunerna i länet skall vara huvudman.

3 §²

I fall som avses i 2 § första meningen handhas huvudmannens uppgifter av landstingskommunen och kommunerna i kommunalförbund. Är landstingskommunen och kommunerna i länet överens därom, får dock uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. Landstingskommunen och kommunerna skall inneha samtliga aktier i bolaget.

Huvudmannens uppgifter handhas i kommunalförbund om inte en landstingskommun eller en kommun ensam är huvudman. Om de som är huvudman är överens därom, får dock uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är huvudman skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller kommunalförbundslagen (1985:894) om inte annat följer av 4–7 §§.

5 §

Uppnås inte enighet i fråga om antalet ledamöter som medlem i kommunalförbund skall utse i förbundsfullmäktige gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 skall landstingskommunen utse hälften av ledamöterna och kommunerna i länet tillsammans hälften.

2. I Malmöhus län skall landstingskommunen utse en tredjedel, Malmö kommun en tredjedel och övriga kommuner tillsammans en tredjedel av antalet ledamöter. I Göteborgs och Bohus län skall landstingskommunen utse en fjärdedel, Göteborgs kommun hälften och övriga kommuner tillsammans en fjärdedel av antalet ledamöter.

2. I Malmöhus län skall antalet ledamöter som landstingskommunen och Malmö kommun skall utse bestämmas av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i landstingskommunen och kommunen vid ingången av det år då val av förbundsfullmäktige förrättas.

I Göteborgs och Bohus län skall landstingskommunen utse en fjärdedel, Göteborgs kommun hälften och

¹ Senaste lydelse 1988:264.

² Senaste lydelse 1985:895.

övriga kommuner tillsammans en fjärdedel av antalet ledamöter.

3. Antalet ledamöter som annan kommun än Malmö kommun eller Göteborgs kommun skall utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år då val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun skall dock utse minst en ledamot.

6 §

Uppnås inte enighet i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 eller 3 skall landstingskommunen täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans återstoden. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har nedlagts i kommunen under verksamhetsåret.

2. I Malmöhus län skall landstingskommunen och Malmö kommun tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av landstingskommunens och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen. Motsvarande gäller i Göteborgs och Bohus län i fråga om landstingskommunen och Göteborgs kommun.

2. I Malmöhus län skall omfattningen av landstingskommunens och Malmö kommuns skyldighet att täcka underskottet bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen.

I Göteborgs och Bohus län skall landstingskommunen och Göteborgs kommun tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av landstingskommunens och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen.

3. I Malmöhus län och Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1.

3. I Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1.

7 §

Föreligger synnerliga skäl får regeringen efter framställning av landstingskommun, kommun som inte tillhör landstingskommun eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör landstingskommun meddela föreskrifter om begränsning av huvudmans skyldighet enligt 1 § första stycket och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Beslut om

Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen efter framställan av landstingskommun, kommun som inte tillhör landstingskommun eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör landstingskommun, vilka är medlem i kommunalförbund eller delägare i aktieförbund enligt 3 §, meddela föreskrifter om begränsning av huvudmans skyldighet enligt 1 § första stycket och före-

Nuvarande lydelse

undantag får förenas med särskilda villkor.

Föreslagen lydelse

skriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Prop. 1991/92:12
Bilaga 2

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.
 2. I fråga om underskott som uppkommit före ikraftträdandet gäller 6 § i sin äldre lydelse.

3 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss
linjetrafik

Prop. 1991/92:12
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2 och 8 §§ lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Om det finns särskilda skäl, får *transportrådet* besluta att en trafik-
huvudman får utan tillstånd driva
linjetrafik på bestämda linjer som
sträcker sig från det län där huvud-
mannaskapet gäller in i ett angrän-
sande län.

Transportrådets beslut enligt 2 §
får överklagas hos kammarrätten.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Om det finns särskilda skäl, får
trafiksäkerhetsverket besluta att en
trafikhuvudman får utan tillstånd
driva linjetrafik på bestämda linjer
som sträcker sig från det län där hu-
vudmannaskapet gäller in i ett an-
gränsande län.

8 §²

Trafiksäkerhetsverkets beslut en-
ligt 2 § får överklagas hos kammarr-
rätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

¹ Senaste lydelse 1988:1502.

² Senaste lydelse 1988:1502.

Departementspromemorian (Ds 1991:24)
Författningsändringar i anledning av
transportrådets avveckling och fortsatt avreglering
av linjetrafiken med buss, m.m.

Prop. 1991/92:12
Bilaga 3

Remissammanställning i fråga om föreslagen ändring i
huvudmannalagen

Efter remiss har yttranden över promemorian såvitt avser trafikhuvudman-
nafrågan avgetts av trafiksäkerhetsverket, länsstyrelsen i Stockholms län,
länsstyrelsen i Västerbottens län, Länstrafiken Malmöhus, Malmöhus läns
landsting, Statstjänstemannaförbundet, Svenska kommunalarbetareförbun-
det, Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet, Kommunförbun-
det Malmöhus samt Eslövs, Hörby, Helsingborgs, Höganäs, Landskrona,
Svalövs, Lunds, Staffanstorps, Burlövs, Lomma, Malmö, Svedala, Vellinge,
Skurups och Ystads kommuner.

*Trafiksäkerhetsverket, Länstrafiken Malmöhus, Svenska kommunalarbe-
tareförbundet och Lomma kommun* har tillstyrkt förslaget.

*Länsstyrelserna i Stockholms och Västerbottens län, Statstjänstemannaför-
bundet, Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet* samt *Eslövs,
Helsingborgs, Höganäs, Landskrona, Lunds, Staffanstorp, Svedala, Vellinge*
och *Skurups kommuner* har i princip inte haft någon erinran mot den före-
slagna författningsändringen.

*Kommunförbundet Malmöhus, Malmöhus läns landsting och Malmö
kommun* har tillstyrkt förslaget under förutsättning att överenskommelse
kan träffas med kommunerna i länet om finansiering av kollektivtrafiken.

Hörby, Svalövs och Burlövs kommuner har haft vissa invändningar mot
förslaget.

Ystads kommun har avstyrkt förslaget.

Följande sammanställning återger yttrandenas huvudsakliga innehåll:

Länstrafiken Malmöhus har anfört följande. En koncentration av ägandet
ger ökade möjligheter för trafikhuvudmannen att utveckla kollektivtrafiken
inom definierade ekonomiska ramar. Viktigt är att det avtal som förutsätts
om övriga kommuners bidrag kommer till stånd så att inte samhällets bidrag
till kollektivtrafiken begränsas till de belopp landstinget och Malmö nu anvi-
sar för ändamålet. Det är angeläget att trafikhuvudmannen i Malmöhus län
ges möjlighet till samarbete med motsvarande organ i Danmark i fråga om
tåg- och bussförbindelser för att regionerna på båda sidor om Öresund skall
kunna bindas samman utan att riksgränsen utgör hinder.

Malmöhus läns landsting, Kommunförbundet Malmöhus och Malmö stad:
Enligt den överenskommelse som ingåtts mellan Malmöhus läns landsting,
Malmö stad, Kommunförbundet Malmöhus och staten – Malmöhusöverens-
kommelsen – skall ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken i
Malmöhus län organiseras om från den 1 januari 1992. Huvudman för trafi-
ken skall vara landstinget och Malmö stad genom ett gemensamt kommunal-
förbund. För att reformen skall kunna genomföras måste en överenskom-
melse om finansiering träffas med samtliga kommuner i landstingsområdet.

En preliminär överenskommelse har träffats mellan Kommunförbundet Malmöhus, Malmöhus läns landsting och Malmö kommun. Denna skall föreläggas resp. kommunfullmäktige vilket kan ske först i augusti – september.

Kommunförbundet Malmöhus har vidare anfört: Från allmänna synpunkter kan framhållas att förslaget om ett förändrat huvudmannaskap är positivt, eftersom det trafikpolitiska ansvaret för kollektivtrafiken i länet samordnas. På sikt borde huvudmannaskapsförändringen också gagna en total lösning av kollektivtrafiken i Skåne.

Hörby kommun: Det bör gemensamt för Malmöhus och Kristianstads län finnas bara en trafikhuvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter.

Svalövs kommun: Resonemanget om fortsatt bidrag från övriga kommuner till trafikhuvudmannen om föreslaget huvudmannaskap införs är otydligt. I de diskussioner som förekommer i länet, nämns i stället en skatteväxling innebärande att övriga kommuner sänker sin skatt motsvarande utgifterna för nuvarande basstrafik; i Svalövs fall preliminärt 43 öre. Samtidigt höjer landstinget sin skatt motsvarande genomsnittet för länet 33 öre. Vad gäller trafiken utöver basstrafiken är tanken att den skall betalas till 100 % av den köpande kommunen. En förändring kräver total enighet mellan kommunerna för hävande av nu gällande konsortieavtal. Svalövs kommun, tillsammans med flera andra, känner en viss oro inför föreslagna förändringar. Förvisso skall nuvarande trafik betraktas som basstrafik och några större nedläggningar på kortare sikt av denna anledning är inte troliga. Kommunen ser det ändå som ett hot att kollektivtrafiken mer och mer kommer att koncentreras till de större befolkningskoncentrationerna och de tyngre pendlarstråken. Trafikens betydelse även i länets glesare bygder är mycket stor. Talet om förutsättningarna för en levande landsbygd och regional balans från statligt håll kan komma att bli svåra att förena med den utveckling som de mindre kommunerna kan befara. Att befästa det kommunala inflytandet över trafiken är bl.a. därför en mycket strategisk fråga. Den hastighet varmed förändringen drivs igenom är olycklig. Lagtexten borde formuleras så att lagen möjliggör föreslagen huvudmannaskapsförändring, inte framtvingar den och ett upplösande av nuvarande konsortieavtal och trafikhuvudman.

Lunds kommun: Samtidigt som det är angeläget att åstadkomma en helhetssyn på kollektivtrafiken är det viktigt att tillgodose ett reellt inflytande över den lokala trafikförsörjningen för den enskilda kommunen. Båda synsätten kan i vissa avseenden vara svåra att förena. Författningen får därvidlag förutsättas kompletteras med avtal som reglerar kommunens medverkan. En samplanering måste givetvis ske mellan kommunernas fysiska planering och trafikhuvudmannens trafikplanering.

Staffanstorps kommun: Kommunen anser det väsentligt att länets trafikresurser samordnas och ser förslaget som ett första steg för att åstadkomma ett samlat politiskt och ekonomiskt ansvar för länets trafikförsörjning.

Burlövs kommun, kommunstyrelsens arbetsutskott: Den nya huvudmanorganisationen för den regionala kollektivtrafiken i Malmöhus län är fortfarande delad. Burlöv är tveksam till om förslaget medför några större för-

bättringar. När huvudmannaskapet förändras och en tidsenligare regional indelning skall skapas, är det beklagligt att de regionala organen själva inte kan finna en optimal indelning. Regeringen har tydligen inte heller för avsikt att snarast möjligt föreslå en sådan. Varför slås inte Malmöhus läns landsting och Malmö kommuns landstingsdel samman? Fördelarna med en ny trafik-huvudmannaindelning är uppenbar och risken måste bedömas som icke obedyglig att två jämnstarka ägare även i fortsättningen får svårt att enas. Den mest önskvärda lösningen är att skånelänen och de tre landstingen slås ihop. Hur underskottet skall fördelas framgår bara delvis. En bra underskottsfördelning måste rimligen ta hänsyn till fler variabler, inte minst nettokostnaden för resp. linje.

Ystads kommun: Enligt kommunens mening är de föreslagna ändringarna en halvmesyr. För det första borde en Skånelösning ha eftersträvat. Dagpendlingen både vad gäller arbets- och skolresor är stor över länsgränsen och det är klart otillfredsställande att det nuvarande systemet med två trafik-huvudmän permanentas. Även förslaget om ett kommunalförbund med endast Malmö kommun och landstinget som intressenter är mindre bra. I ett läge där landstinget av ekonomiska skäl inte längre vill svara för kommunövergripande uppgifter och åtaganden inom landstingsområdet är det inte rimligt att landstinget – jämte Malmö kommun – behåller det totala inflytandet över verksamheten. Kommunerna förutsätts som hittills bidra till täckning av underskotten men förlorar helt inflytandet.

Innehållsförteckning

Prop. 1991/92:12

| | |
|---|----|
| Propositionens huvudsakliga innehåll | 1 |
| Propositionens lagförslag | 2 |
| 1 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263).... | 2 |
| 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik | 3 |
| 3 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik | 6 |
| Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1991 | 7 |
| 1 Inledning | 7 |
| 2 Yrkestrafikfrågor..... | 7 |
| 2.1 Nuvarande ordning | 8 |
| 2.2 Överväganden och förslag i fråga om vissa yrkestrafikfrågor..... | 10 |
| 2.2.1 Yrkestrafiklagen och lagen om rätt att driva viss linjetrafik..... | 10 |
| 2.2.2 Ändrat huvudmannaskap i Malmöhus län..... | 10 |
| 2.3 Upprättade lagförslag | 11 |
| 3 Riksfärdtjänsten | 12 |
| 3.1 Syftet med riksfärdtjänsten, nuvarande organisation.... | 12 |
| 3.2 Utveckling | 12 |
| 3.3 Förslag om kommunalisering..... | 13 |
| 3.4 Huvudmannaskapet för riksfärdtjänsten | 14 |
| 3.5 Framtida former för riksfärdtjänsten | 17 |
| 3.6 Anslagsfrågor | 19 |
| 4 Hemställan | 19 |
| 5 Beslut | 19 |
| Bilaga 1 Sammanfattning av promemorian (Ds 1991:24) Författningsändringar i anledning av transportrådets avveckling och fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss, m.m. | 20 |
| Bilaga 2 Författningsförslag i promemorian (Ds 1991:24) Författningsändringar i anledning av transportrådets avveckling och fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss, m.m. | 21 |
| Bilaga 3 Departementspromemorian (Ds 1991:24) Författningsändringar i anledning av transportrådets avveckling och fortsatt avreglering av linjetrafiken med buss, m.m., remissammanställning i fråga om föreslagen ändring i huvudmannalagen..... | 27 |