Trafikutskottets betänkande 1986/87:16

om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1986/87:100 bil. 8)

TU
1986/87:16

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas regeringens förslag i budgetpropositionens bilaga 8 under avsnittet H. Transportstöd m.m. om anslag för nästa budgetår till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik. Vidare behandlas förslag i tio motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här aktuell del av budgetpropositionen och avstyrker motionsyrkandena.

Utskottets ställningstagande föranleder sju reservationer.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

I proposition 1986/87:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnitt H. Transportstöd m.m., punkt H 5. (s. 151) föreslagit riksdagen att till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 117 000 000 kr.

Motionerna

1986/87:T204 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 15 och 16),

15. att riksdagen beslutar att återinföra de principer för Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik som gällde budgetåret 1985/86,

16. att riksdagen beslutar att till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1987/88 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 223 000 000 kr. förhöjt förslagsanslag på 340 000 000 kr.

1986/87:T221 av Ulf Adelsohn m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen hos regeringen begär förslag till hur kollektivtrafiken kan öppnas för konkurrens.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1986/87:A463 (m).

1986/87:T224 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen till Ersättning till lokal och regional trafik för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 58 milj. kr.

1986/87:T228 av Siw Persson m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A490 (fp) anförts om att via länsstyrelserna i de båda Skånelänen starta en utredning med syfte att bilda ett kommunalförbund som ska vara huvudman för länets kollektivtrafik.

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Den lokala och regionala kollektivtrafiken.

1986/87:T233 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 3 och 7),

3. att riksdagen beslutar att avskaffa lagen om rätt att driva viss linjetrafik och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget som riksdagen antog i samband därmed,

7. att riksdagen beslutar att Ersättningsbidrag för nedlagd järnvägstrafik ej längre skall utgå och under anslaget H 5. därmed beslutar anslå 49,5 milj. kr. mindre än vad regeringen anslagit.

1986/87:T908 av Bo Hammar m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning om arbetsgivaravgifter/lägesavgifter som medel att finansiera kollektivtrafiken.

1986/87:T923 av Grethe Lundblad m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att ett länstrafikbolag bör kunna medges rätt att med annat länstrafikbolag bedriva gemensam persontågs- och busslinjetrafik.

1986/87:T930 av Per-Olof Strindberg (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att huvudmannaskapet för länstrafiken skall åvila kommunerna.

1986/87:T937 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 3–6, 8–10),

1. att riksdagen begär att regeringen förelägger riksdagen förslag om upphävande av lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget som riksdagen antog i samband därmed,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande vikten av entreprenadförfarande och konkurrens,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående konkurrensfrämjande åtgärder,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Tidsbestämda tillstånd,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Bärkraftig trafik,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att länshuvudmännen ej skall bedriva trafik i egen regi,

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag innebärande att vid anbud om linjetrafik annan instans än länshuvudmännen skall pröva dessa i fall där länshuvudmannen själv avgivit sådant anbud,

10. att riksdagen hos regeringen begär förslag till treårsprogam för hur den i motionen angivna målsättningen beträffande resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken skall kunna uppnås.

Utskottet

Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Från anslaget ges statligt stöd till kollektivtrafik som tillgodoser allmänna trafikbehov och som utförs för att trygga en tillfredsställande lokal och regional trafikförsörjning. Vidare ges från anslaget statligt stöd till skärgårdstrafik med fartyg och till fjällflygtrafik. Ett särskilt statsbidrag utgår också i fem år till sådan trafik som ersätter nedlagd järnvägstrafik.

I propositionen erinras om att riksdagen våren 1986 beslutade att under en tvåårsperiod avveckla nämnda statsbidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik – med undantag för det särskilda bidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik. För att trygga kollektivtrafiken i glesbygden kommer enligt propositionen 70 milj. kr. att utbetalas i extra kommunalt skatteutjämningsbidrag till skogslänen och Gotland. Under den tid halva statsbidraget kvarstår utbetalas 35 milj. kr. i extra kommunalt skatteutjämningsbidrag.

Mot bakgrund av den successiva avvecklingen av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken har föredragande departementschefen beräknat medelsbehovet för nästkommande budgetår till 117 milj. kr. Härav avser 67 milj. kr. slutligt bidrag för den under bidragsåret 1986/87 utförda trafiken samt 49,5 milj. kr. bidrag till ersättningstrafik vid nedlagd järnvägstrafik. Dessutom beräknas 500 000 kr. under nästa budgetår komma att betalas ut för skärgårdstrafik och fjällflygtrafik avseende bidragsåret 1986/87.

I motion T204 (c) anförs att beslutet om en avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken inte stämmer överens med samhällets strävanden mot regional balans, bättre miljö och rättvisa mellan människor i olika delar av landet. Motionärerna yrkar därför att riksdagen beslutar att återinföra de ersättningsprinciper som gällde för budgetåret 1985/86 och att riksdagen till ersättning för lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1987/88 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 223 milj. kr. förhöjt anslag på 340 milj. kr.

Enligt motion T224 (m) är det nödvändigt att minska statsbidragen till kommunerna för att hejda den expansion kommunerna planerar under kommande år. Motionärerna yrkar därför att riksdagen för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 58 milj. kr. De medel som utgår för ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik bör enligt motionen utgå ograverade.

I motion T233 (fp) yrkas att ersättningsbidrag för nedlagd järnvägstrafik inte längre skall utgå och att därför 49,5 milj. kr. mindre än vad regeringen

föreslagit bör anvisas. Enligt motionen medverkar bidraget i fråga till att snedvrida konkurrensen mellan järnvägstrafik och busstrafik.

Riksdagen beslutade år 1986 att stödet till lokal och regional kollektiv persontrafik skulle avvecklas under en tvåårsperiod. Någon anledning för riksdagen att ändra sitt ställningstagande i detta avseende finns enligt utskottets mening inte. Utskottet är inte heller berett att förorda någon ändring i de regler som gäller för det särskilda statsbidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik. Anslagsberäkningarna i propositionen har inte givit utskottet anledning till erinran. Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken

I motion T937 (m) framhålls bl.a. att avvägningen mellan skatte- och avgiftsfinansiering av kollektivtrafiken bör vara sådan att den uppfattas som rimlig även av de medborgare som inte kan utnyttja den kollektiva trafiken utan som tvingas betala såväl de egna resorna som en del av kostnaderna för kollektivtrafiken. En målsättning bör enligt motionärerna vara att resenären bär minst 50 % av de aktuella kostnaderna. I motionen begärs vidare ett förslag till treårsprogram för hur denna målsättning skall kunna uppnås.

Med anledning av motionen vill utskottet liksom föregående år erinra om att det är trafikhuvudmännen, dvs. kommunala och landstingskommunala organ, som har det politiska och ekonomiska ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Det är följaktligen huvudmännen som har att bestämma om – och i vilken utsträckning – trafiken skall skattefinansieras. Någon åtgärd från riksdagens sida bör sålunda enligt utskottets mening inte komma i fråga med anledning av motionsyrkandena, varför de avstyrks.

I motion T908 (vpk) pekas på behovet av *nya former för finansiering av kollektivtrafiken*. Det förordas att en utredning tillsätts för att granska hur arbetsgivaravgifter eller s.k. lägesavgifter kan användas som ett medel att finansiera kollektivtrafiken. Motionärerna anför bl.a. att de kollektiva transporterna kan ses som nödvändiga produktionsfaktorer i större städer; en god kollektivtrafik öppnar arbetsmarknaden och förbättrar tillgången på personal för företagen. Dessa bör därför – framhålls i motionen – också bidra ekonomiskt till det transportsystem, som utgör en väsentlig anledning till att företagen lokaliseras till storstäderna.

Utskottet vill med anledning av motionen erinra om en år 1984 publicerad rapport från transportforskningsberedningen, vari alternativa finansieringsformer för den lokala och regionala kollektivtrafiken har behandlats. Utskottet finner därför att motionens önskemål om en utredning redan är tillgodosett. Frågor om kollektivtrafiken tas också upp i det trafikpolitiska utvecklingsarbete som bedrivs inom kommunikationsdepartementet. Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av att trafiken drivs så effektivt som möjligt. Härigenom kan kostnaderna och därmed skatteuttaget begränsas. Motionsyrkandet bör enligt utskottets mening inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks därför.

I några motioner behandlas *lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik*. Således yrkas i motion T233 (fp) att riksdagen beslutar att avskaffa denna lag liksom övrig lagstiftning som antagits i samband därmed.

Yrkande om att upphäva den aktuella lagstiftningen finns också i motionerna T232 (m) och T937 (m). I motion T232 (m) anförs därvid att antagandet av 1985 års lagstiftning innebär en socialisering, att trafiken blir dyrare och sämre samt att besluten om trafiken kommer att fattas allt längre från de enskilda människorna.

Utskottet vill med anledning av nämnda motioner erinra om att riksdagen år 1985 antog den lag, som från den 1 juli 1989 ger trafikhuvudmännen rätt att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva lokal och regional busslinjetrafik. Utskottet såg därvid för sin del lagstiftningen som en naturlig följd av den ansvarsfördelning för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg som 1978 års länstrafikreform inneburit. Med det politiska och ekonomiska ansvar som trafikhuvudmännen har för trafiken fann utskottet det rimligt och rationellt att ge dem reella möjligheter att utforma trafiken på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Lagstiftningen syntes – betonade utskottet – väl ägnad att tillgodose det syftet samt intresset av en effektivitetsbefrämjande fri konkurrens mellan berörda trafikutövare.

Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker därför yrkandena om att riksdagen skall besluta om att riva upp 1985 års beslut.

Frågor angående *konkurrensförhållanden inom kollektivtrafiken* tas upp i några motioner.

I motion T937 (m) framställs därvid krav på en rad åtgärder. Bl.a. krävs en spärregel mot ökad egenregiverksamhet av trafikhuvudmännen. Vidare begärs riksdagens tillkännagivande om vad motionärerna anför om vikten av entreprenadförfarande och konkurrens, om konkurrensfrämjande åtgärder, om ett system med tidsbestämda linjetrafiktillstånd samt om att trafikhuvudmännen inte bör bedriva trafik i egen regi. Förslag bör också enligt motionen begäras till en lag innebärande att annan än trafikhuvudman skall pröva anbud i fall där huvudmannen själv avgivit sådant.

I motion T232 (m) framförs synpunkter av samma innebörd som i motion T937 (m).

I motion T221 (m) hävdas – beträffande kollektivtrafiken i Storstockholmsområdet – att det i praktiken rådande monopolet leder till bristande flexibilitet och marknadsanpassning. Enligt motionärerna bör därför enskilda trafikutövare ges rätt att komplettera och konkurrera med Storstockholms lokaltrafik och riksdagen bör hos regeringen begära förslag till hur kollektivtrafiken kan öppnas för konkurrens.

Genom 1978 års länstrafikreform har, som utskottet ovan anfört, det politiska och ekonomiska ansvaret för lokal och regional kollektiv persontrafik ålagts trafikhuvudmännen. Enligt utskottets uppfattning bör därmed också huvudmännen själva bestämma hur verksamheten skall bedrivas inom de ramar som statsmakterna dragit upp. Det är självfallet angeläget att se över olika bestämmelser i syfte att skapa förutsättningar för en så effektiv

trafik som möjligt. Enligt vad utskottet erfarit kommer flera av de frågor som väckts i motionerna att behandlas i det trafikpolitiska utvecklingsarbete som nu pågår inom kommunikationsdepartementet. Med det anförda avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

I motion T930 (m) begärs en *ändring av huvudmannaskapet för länstrafiken* så att det helt åvilar kommunerna.

Utskottet vill med anledning av det sagda erinra om att frågan om valet av lämplig huvudman för den lokala och regionala trafiken i ett län diskuterades ingående i samband med det arbete som föregick riksdagens beslut om länstrafikreformen. För ett mellan kommunerna i länet och landstinget gemensamt huvudmannaskap talade enligt utskottet bl.a. önskvärdheten att söka tillgodose såväl lokala som regionala trafikintressen. Ett renodlat kommunalt huvudmannaskap ansågs innebära risk för att vissa glesbygdskommuner skulle komma att drabbas av högre kostnader för kollektivtrafiken. Huvudmannaskapet borde därför – framhölls det – organiseras så att en viss kostnadsutjämning mellan kommunerna kan åstadkommas.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker följaktligen motionen.

Den geografiska avgränsningen av trafikhuvudmännens ansvar behandlas i två motioner.

I motion T923 (s) anförs att behövlig trafik på en del håll inte kommit till stånd eftersom länsgränserna varit olämpliga som gränser ur kommunikationssynpunkt. Motionärerna vill därför att ett länstrafikbolag skall kunna ges rätt att bedriva gemensam trafik med ett annat sådant bolag.

I motion T228 (fp) hävdas att uppdelningen av ansvaret för kollektivtrafiken i Skåne mellan två trafikhuvudmän är irrationell. Via de båda länsstyrelserna i Skåne borde därför enligt motionärerna utredas frågan om ett kommunalförbund som huvudman för kollektivtrafiken.

Utskottet vill till en början peka på de överväganden som föregick antagandet av 1978 års lagstiftning om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Därvid konstaterades att länsindelningen var en lämplig avgränsning bl.a. eftersom resandet var relativt litet över flertalet länsgränser. För de fall där resandet mellan länen var stort betonades möjligheten till samarbete över länsgränserna. Utskottet fann den föreslagna indelningen välgrundad och tillstyrkte denna – bl.a. med hänvisning till möjligheten att etablera samarbete mellan länen. Utskottet vill även fästa uppmärksamheten på att regeringen i beslut enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik har medgivit några trafikhuvudmän rätt att utan särskilt tillstånd från den 1 juli 1989 driva linjetrafik jämväl inom visst område i angränsande län. Beslutet omfattar bl.a. delar av Skåne.

Med hänsyn till det ovan anförda och till de möjligheter som trafikhuvudmännen enligt utskottets uppfattning i dag har såväl att i samråd planera aktuell trafik som att utreda framtida samverkan bör någon riksdagens åtgärd nu inte komma i fråga. Yrkandena i de båda motionerna avstyrks därför.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1986/87:T204 (c) yrkandena 15 och 16, 1986/87:T224 (m) yrkande 6 samt 1986/87:T233 (fp) yrkande 7 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 117 000 000 kr.,

2. beträffande *minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T937 (m) yrkandena 6 och 10,

3. beträffande *nya former för finansiering av kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T908 (vpk),

4. beträffande *lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 6 i denna del, 1986/87:T233 (fp) yrkande 3 och 1986/87:T937 (m) yrkande 1,

5. beträffande *konkurrensförhållanden inom kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T221 (m) yrkande 4, 1986/87:T232 (m) yrkande 6 i denna del samt 1986/87:T937 (m) yrkandena 3–5, 8 och 9,

6. beträffande *ändring av huvudmannaskapet för länstrafiken*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T930 (m),

7. beträffande *den geografiska avgränsningen av trafikhuvudmännens ansvar*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T228 (fp) yrkande 4 och 1986/87:T923 (s).

Stockholm den 24 mars 1987

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Viola Claesson (vpk) Ingrid Andersson (s), Jarl Lander (s) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (mom. 1)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Den minskning av stödet till lokal och regional kollektiv persontrafik, som

föreslagits i budgetpropositionen, är enligt utskottets uppfattning inte tillräcklig. I stället för det av regeringen föreslagna beloppet 117 milj. kr. bör under anslaget för budgetåret 1987/88 anvisas 58 milj. kr. Härigenom kan den kommunala expansionen under kommande år minskas. De medel, som utgår för ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik bör enligt utskottet utgå ograverade. Utskottet avstyrker således regeringens förslag och tillstyrker motion T224 (m) yrkande 6. Motionerna T204 (c) yrkandena 15 och 16 samt motion T233 (fp) yrkande 7 avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T224 (m) yrkande 6 och med avslag på regeringens förslag samt på motionerna 1986/87:T204 (c) yrkandena 15 och 16 och 1986/87:T233 (fp) yrkande 7 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 58 000 000 kr.,

2. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (mom. 1)

Gösta Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik är av avgörande betydelse för strävandena mot regional balans, bättre miljö och rättvisa mellan människor i olika delar av landet. Statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken har därvid en stor betydelse i vissa regioner, exempelvis i de s.k. skogslänen och Gotlands län. I stort sett gäller att typiska glesbygdskommuner med lågt skatteunderlag drabbas hårdast av ett avskaffande av statsbidraget. Utskottet kan vidare konstatera att bortfallet av bidraget endast till en mindre del kompenseras av de extra skatteutjämningsbidrag regeringen föreslagit. Mot bakgrund av det anförda finner utskottet att ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik bör utgå enligt de principer som gällde för budgetåret 1985/86. I enlighet härmed bör under anslaget för budgetåret 1987/88 anvisas 340 milj. kr. i stället för det av regeringen föreslagna beloppet 117 milj. kr. Utskottet avstyrker således regeringens förslag till medelsanvisning och tillstyrker motion T204 (c) yrkande 16. Motionerna T224 (m) yrkande 6 och T233 (fp) yrkande 7 avstyrks.

Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motion T204 (c) yrkande 15 få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen

a) med anledning av motion 1986/87:T204 (c) yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 16 och med avslag på regeringens förslag samt på motionerna 1986/87:T224 (m) yrkande

6 och 1986/87:T233 (fp) yrkande 7 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 340 000 000 kr.,

3. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (mom. 1)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Riksdagen beslutade år 1986 att stödet till lokal och regional kollektiv persontrafik skulle avvecklas under en tvåårsperiod. Tillräcklig anledning för riksdagen att nu ändra detta ställningstagande föreligger enligt utskottets mening inte. Däremot finner utskottet att det särskilda ersättningsbidraget för nedlagd järnvägstrafik inte längre bör utgå. Bidraget medverkar nämligen enligt utskottets uppfattning till att snedvrida konkurrensen mellan järnvägstrafik och busstrafik. Av det anförda följer att utskottet avstyrker regeringens förslag och tillstyrker motion T233 (fp) yrkande 7. Motionerna T204 (c) yrkandena 15 och 16 samt T224 (m) yrkande 6 avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T233 (fp) yrkande 7 och med avslag på regeringens förslag samt på motionerna 1986/87:T204 (c) yrkandena 15 och 16 och 1986/87:T224 (m) yrkande 6 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 67 500 000 kr.,

4. Minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken (mom. 2)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Med anledning" och slutar med "de avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening har skattesubventionerna av den lokala och regionala kollektivtrafiken nu fått en sådan omfattning att av samhällsekonomiska skäl åtgärder måste vidtas för bryta den trenden. Målsättningen bör vara att resenärerna, inom ramen för ett treårigt åtgärdsprogram, successivt i landet som helhet får anpassa sig till att bära minst 50 % av sina resekostnader. Förslag till ett sådant program bör framläggas av regeringen.

Av det sagda framgår att utskottet tillstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T937 (m) yrkandena 6 och 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Nya former för finansiering av kollektivtrafiken (mom. 3)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att arbetsgivaravgifter och/eller lägesavgifter synes vara en lämplig källa för att delvis finansiera den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regeringen bör därför låta utreda hur sådana avgifter skulle kunna konstrueras för att bidra till kollektivtrafikens kostnader. Av det sagda framgår att utskottet tillstyrker motion T908 (vpk).

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

> 3. beträffande *nya former för finansiering av kollektivtrafiken*
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T908 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

6. Lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "1985 års beslut" bort ha följande lydelse:

1985 års beslut bör enligt utskottets mening omprövas. Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om upphävande av lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget som riksdagen antog i samband därmed.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker yrkande 1 i motion T937 (m). Genom utskottets ställningstagande torde syftet med de andra motionsyrkanden som nu är i fråga få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

> 4. beträffande *lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik*
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T937 yrkande 1 och med anledning av motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 6 i denna del och 1986/87:T233 (fp) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Konkurrensförhållanden inom kollektivtrafiken (mom. 5)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Genom 1978 års" och på s. 6 slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet efterlyser i likhet med motionärerna åtgärder i syfte att öka konkurrensen i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Likaså är det enligt utskottets uppfattning påkallat med regler mot ökad egenregiverksam-

het av trafikhuvudmännen och regler angående huvudmännens anbudsprövning. Förslag med nämnda inriktning bör enligt utskottets mening utarbetas av regeringen.

Utskottet tillstyrker således motionsyrkandena i fråga.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

> 5. beträffande *konkurrensförhållandena inom kollektivtrafiken*
> att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T221 (m) yrkande 4, 1986/87:T232 (m) yrkande 6 i denna del samt 1986/87:T937 (m) yrkandena 3–5, 8 och 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

gotab Stockholm 1987 12744