Trafikutskottets betänkande 1989/90:TU3

Vissa yrkestrafikfrågor

1989/90
TU3

Sammanfattning

I betänkandet behandlas åtta motionsyrkanden i yrkestrafikfrågor från den allmänna motionstiden vid 1988/89 års riksmöte.

Riksdagen beslutade vid 1987/88 års riksmöte om en omfattande avreglering av yrkestrafiken och stiftade i samband därmed en ny yrkestrafiklag. Avregleringen innebär främst en i princip fri konkurrens för taxitrafiken, för beställningstrafiken med bussar och för bussuthyrningsrörelser. Linjetrafiken med buss berörs i begränsad omfattning av avregleringen. Den nya yrkestrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 1989. För taxitrafiken träder dock avregleringen i kraft först den 1 juli 1990.

I m- och fp-motioner begärs en ytterligare avreglering av yrkestrafiken. Lämplighetsprövningen bör enligt motionärerna inte omfatta sådana faktorer som vilja och förmåga att fullgöra skyldigheter mot det allmänna utan endast vad som är av betydelse för passagerarnas säkerhet och för trafiksäkerheten. Vidare begärs i dessa motioner att yrkestrafiklagens regler om konkurrensskydd för SJ:s järnvägstrafik och för trafikhuvudmännens trafik upphävs. Utskottet avstyrker motionsyrkandena. M- och fp-ledamöterna reserverar sig.

Vidare avstyrker utskottet yrkanden i m- och fp-motioner som syftar till att så långt möjligt begränsa att trafikhuvudmännen utför den trafik som de har ansvaret för i egen regi. M- och fp-ledamöterna reserverar sig även i den frågan.

Utskottet avstyrker också ett yrkande i en c-motion om att bl.a. endast de som har tillstånd till yrkesmässig trafik bör få tillstånd att hyra ut tunga bussar. C-, vpk och mp-ledamöterna reserverar sig.

Yrkanden i en fp-motion om ett för de båda Skånelänen gemensamt trafikhuvudmannaskap och i en c-motion om dispens från kravet på vissa taxametrar avstyrks. C-ledamöterna reserverar sig i den sistnämnda frågan.

Till betänkandet har förutom de nämnda reservationerna fogats ett särskilt yttrande av vpk-ledamoten.

1988/89:T225 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den regionala och lokala trafiken,

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om yrkestrafiken,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikhuvudmännens trafik i egen regi.

1988/89:T234 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

12. att riksdagen beslutar att endast kontroll av kompetens och säkerhet på trafikområdet skall utgöra grund vid prövning av ansökan om trafiktillstånd.

1988/89:T242 av Kjell-Arne Welin m.fl. (fp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att via länsstyrelserna i de båda Skånelänen starta en utredning med syfte att bilda ett kommunalförbund som skall vara huvudman för länets kollektivtrafik.

1988/89:T423 av Rune Thorén m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om säkerhet i busstrafik.

1988/89:T907 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik i enlighet med vad som anförts i motionen.

1988/89:T913 av Lennart Brunander (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av dispensmöjligheter från att ha kvittoskrivare i taxi.

1988 års riksdagsbeslut om avreglering av yrkestrafiken

Yrkestrafiklagen (1988:263) avser sådan yrkesmässig trafik som innebär att bl.a. personbilar, lastbilar och bussar jämte förare ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer och gods. Yrkesmässig trafik kan enligt lagen bedrivas som linjetrafik, taxitrafik och beställningstrafik med buss, såvitt gäller persontransporter, samt såsom godstrafik.

1988 års yrkestrafiklag ingår som ett led i den avreglering av yrkestrafiken som riksdagen beslutade om i samband med behandlingen av 1988 års trafikpolitiska proposition. De viktigaste inslagen i avregleringen är att den s.k. behovsprövningen, som tidigare har slopats för godstrafiken, avvecklas också för taxitrafiken och för beställningstrafiken med bussar. Dessutom slopades genom 1988 års riksdagsbeslut (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:78, TU 15, rskr. 166)

behovsprövningen av bussuthyrningsrörelser enligt lagen (1979:561) om biluthyrning i sin då gällande lydelse. 1988 års riksdagsbeslut innebär sålunda att inte bara godstrafik på väg utan också taxitrafik, beställningstrafik med bussar och bussuthyrning kan bedrivas i en i princip fri konkurrens.

Den nya yrkestrafiklagen och ändringarna i lagen om biluthyrning trädde i kraft den 1 januari 1989. För taxitrafiken gäller dock att avregleringen träder i kraft först den 1 juli 1990.

Huvuddragen i lagstiftningen om trafikhuvudmän

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall det — för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning — i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter.

Enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik får en trafikhuvudman inom sitt län fr.o.m. den 1 juli 1989 driva linjetrafik enligt yrkestrafiklagen utan linjetrafiktillstånd. Samtidigt upphörde — i princip — alla tidigare meddelade linjetrafiktillstånd att gälla.

Lämplighets- och skadlighetsprövning enligt yrkestrafiklagstiftningen

1988 års riksdagsbeslut innebar inte bara en avreglering av yrkestrafiken utan också en skärpning av reglerna om lämplighetsprövning av den som söker trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse enligt biluthyrningslagen. Sålunda utvidgades i fråga om juridiska personer den personkrets som skall prövas. Vidare förstärktes den uppföljande prövningen av lämpligheten.

Lämplighetsprövningen enligt yrkestrafiklagen innebär främst att trafiktillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. I fråga om juridiska personer skall prövningen avse den eller de som är trafikansvariga. Prövningen skall därutöver, utom när det gäller yrkeskunnande, avse bl.a. verkställande direktör, andra ledande befattningshavare och styrelseledamöter. Trafiktillstånd kan återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan verksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger.

Lämplighetsprövningen enligt biluthyrningslagen har en utformning som motsvarar yrkestrafiklagens.

När den nya yrkestrafiklagen fullt ut trätt i kraft kan, som nämnts, inte bara godstrafik på väg och beställningstrafik med bussar utan också taxitrafik bedrivas i en i princip fri konkurrens. Tillstånd till linjetrafik får emellertid ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller för den lokala och regionala busstrafik som drivs av trafikhuvudmännen. Undantag från denna bestämmelse gäller så till vida som tillstånd får ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Utskottet

1. Fortsatt avreglering av yrkestrafiken

I motion T225 (m) framhålls att lämplighetsprövningen endast bör omfatta faktorer av betydelse för passagerarnas säkerhet och för trafiksäkerheten. Att av bl.a. fiskala skäl ta andra hänsyn vid bedömningen säger sig motionärerna inte kunna godta. Vidare framhåller motionärerna att den lokala och regionala kollektivtrafiken bör avregleras. Bestämmelserna om linjetrafiktillstånd i yrkestrafiklagen innebär enligt motionärerna ett otillbörligt konkurrensskydd för SJ och för trafikhuvudmännen. Dessa bestämmelser bör därför upphävas. Alla innehavare av yrkestrafiktillstånd bör ha samma rätt att driva busslinjetrafik som trafikhuvudmännen har.

I motion T234 (fp) yrkas att riksdagen beslutar att endast kontroll av kompetens och säkerhet på trafikområdet skall utgöra grund vid prövning av ansökan om trafiktillstånd. Motionärerna framhåller att vandelsprövning, tillståndskrav och andra former av etableringskontroll som innebär generella regleringar av hela branscher måste avskaffas. Endast de etableringskontroller som kan motiveras med krav på kompetens av betydelse för enskilda människors hälsa och säkerhet kan accepteras.

Utskottet finner det för sin del angeläget att den yrkesmässiga trafiken bedrivs på ett ansvarsmedvetet och lojalt sätt.

Som utskottet framhållit i tidigare betänkanden gäller för yrkestrafiksektorn, förutom yrkestrafiklagen, bestämmelser om bl.a lastvikt, arbetstid, farligt gods och hastighet. Överträdelser av sådana bestämmelser kan innebära risker för trafiksäkerheten och snedvrida konkurrensen inom transportmarknaden. Överlaster medför dessutom kostnader för väghållningen. Vidare har trafikföretagen naturligtvis att följa de regler i fråga om beskattning, ekonomisk redovisning m.m. som gäller för all näringsverksamhet. Överträdelser av sådana regler innebär även de en osund konkurrens och ofta betydande svårigheter för seriöst skötta företag.

Yrkestrafiklagens regler om lämplighetsprövning har enligt utskottets mening givits en utformning som synes väl ägnad att motverka lagöverträdelser av de nämnda slagen och därmed så långt möjligt säkerställa att yrkestrafiken bedrivs på det sätt som utskottet finner önskvärt.

Som utskottet också tidigare framhållit skulle en fullständigt fri konkurrens i fråga om linjetrafiken på väg kunna medföra skadeverkningar för den trafik som samhället bedriver. Den trafiken syftar ofta till att upprätthålla ett visst grundläggande trafikutbud och måste drivas även om den går med underskott som täcks via skatterna. Detta är regelmässigt fallet med den trafik som trafikhuvudmännen ansvarar för. Även SJ bedriver olönsam trafik som finansieras med särskilda medel över statsbudgeten.

Sammanfattningsvis kan utskottet inte ställa sig bakom motionärernas krav på en ytterligare avreglering av yrkestrafiken. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

2. Huvudmannatrafik i egen regi

Som nämnts inledningsvis föreskriver lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik att det i varje län skall finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. 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. Till fullgörande av sitt ansvar för trafiken anlitar det stora flertalet trafikhuvudmän entreprenörer. Fyra huvudmän, nämligen de i Stockholms, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län, driver emellertid trafiken helt eller så gott som helt i egen regi.

Som också nämnts inledningsvis får trafikhuvudmannen inom länet — fr.o.m. den 1 juli innevarande år — driva linjetrafik enligt yrkestrafiklagen utan linjetrafiktillstånd. Samtidigt upphörde — i princip — alla tidigare meddelade linjetrafiktillstånd att gälla. Lagen om rätt att driva viss linjetrafik, som ger trafikhuvudmännen nämnda rättighet, motiverades med önskemål om att främja ett bättre resursutnyttjande inom kollektivtrafiken genom ökade möjligheter till en rationell trafikplanering samt till större frihet och ökad konkurrens vid huvudmännens upphandling av transporttjänster. Avsikten var inte — betonades det — att försämra förutsättningarna för entreprenadtrafiken utan att skapa ett system där fördelarna med att utnyttja fristående entreprenörer skulle bli större än dittills (prop. 1984/85:168, TU 30, rskr. 383).

För att förhindra att skattepengar används för att konkurrera ut annars bärkraftig trafik bör trafikhuvudmännen — framhålls det i motion T225 (m) — uppmuntra att trafiken ombesörjs genom entreprenad. Endast undantagsvis bör trafikhuvudmännen driva trafiken i egen regi. Genom att de normalt endast samordnar och upphandlar trafik minskas risken — betonar motionärerna — för att skattepengar används för att snedvrida konkurrensförhållandena på marknaden.

I motion T907 (fp) framhåller motionären att i hans hemlän Södermanland driver trafikhuvudmannen drygt 90 % av trafiken i egen regi. Det inses ju lätt — betonar motionären — att det inte kan skapas någon konkurrens med "Södermanlandsmodellen". Man varken vill eller kan hyra in någon trafik. Man måste självfallet utnyttja den socialiserade bussparken. Syftet med 1985 års lag att skapa ökad konkurrens kan således inte uppnås. Den enda framkomliga vägen förefaller vara — framhåller motionären — att lagstifta om att huvudmännen inte alls, eller möjligen endast i undantagsfall, får bedriva trafik i egen regi.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden erinra om att det är huvudmännen som har det politiska och ekonomiska ansvaret för den lokala och regionala linjetrafiken. De bör därför själva bestämma om — och i vilken utsträckning — trafiken skall utföras i egen regi eller med hjälp av entreprenörer. Med det sagda avstyrks motionsyrkandena.

3. Säkerheten i busstrafik

I motion T423 (c) framhålls att trafiksäkerhetskraven i flera avseenden ställs högre på yrkesmässig busstrafik än på icke yrkesmässig. De högre kraven avser viss utrustning samt föreskrifter om arbets- och vilotider som saknar motsvarighet för icke yrkesmässig trafik. Därtill kommer naturligtvis — fortsätter motionärerna — att bussarna i den yrkesmässiga trafiken av driftsekonomiska och marknadsmässiga skäl allmänt är föremål för fortlöpande kvalificerat tekniskt underhåll och förnyelse. Till säkerhetsstandarden i yrkesmässig trafik bidrar också det personliga ansvar för trafikutövningen som är förenat med trafiktillstånden. För att höja trafiksäkerheten med buss föreslår motionärerna att endast innehavare av tillstånd till yrkesmässig busstrafik skall få driva uthyrningsrörelse med tyngre bussar. De bussar som används i uthyrningsrörelsen bör uppfylla alla de säkerhets- och utrustningskrav som gäller för bussar i yrkesmässig trafik. Vidare förordar motionärerna att man skärper kontrollen av busstrafik som drivs av personer utan yrkestrafiktillstånd. Effektivt verkande påföljder bör införas när missförhållanden uppdagas som kan äventyra trafiksäkerheten eller innefatta ekonomiska oegentligheter i konkurrensen med den yrkesmässiga trafiken.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande till en början erinra om att bussuthyrningsrörelse enligt lagen om biluthyrning inte får bedrivas utan tillstånd. För tillstånd ställs samma krav på lämplighet som i yrkestrafiklagen. Det innebär bl.a. att krav ställs på yrkeskunnande. Transportrådet meddelar föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs för att få tillstånd till uthyrningsrörelse. Den som driver uthyrningsrörelse utan tillstånd döms till böter.

I förordningen (1988:1015) om biluthyrning, som trädde i kraft den 1 januari innevarande år, föreskrivs att i uthyrningsrörelse får ett fordon inte lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. En buss får inte lämnas ut till den som kan antas sakna tillräcklig erfarenhet av busstypen.

Enligt vad utskottet erfarit har man inom kommunikationsdepartementet för avsikt att inom kort företa en översyn av de behörighetskrav som gäller för förare av tyngre fordon.

Utskottet vill också fästa uppmärksamheten på 70 § fordonskungörelsen (1972:595), vari föreskrivs att godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att bl.a. bussar skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran. För att bevis om godkännande skall utfärdas skall bussen uppfylla vissa krav — som fastställs av trafiksäkerhetsverket och transportrådet — på instegshöjd, kollisionsskydd och handikappanpassning. Kravet på kollisionsskydd avser förstärkning av front- och sidopartier av karossen.

Bestämmelser om arbets- och vilotider i vägtrafiken finns i kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport m.m. Kungörelsen gäller för vägtransporter som utförs inom landet i förvärvsverksamhet. I fråga om internationella transporter gäller förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Förordningen avser — till skillnad från kungörelsen — även transporter som inte utförs yrkesmässigt. I proposition 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken framhölls att *alla* transporter som utförs med tyngre fordon bör omfattas av arbets- och vilotidsregleringen och att sålunda undantag inte bör gälla för den icke yrkesmässiga trafiken. I en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria Körtid, arbetstid och vilotid i vägtrafiken (Ds 1988:50) upprepas detta förslag. Promemorian kommer, enligt vad utskottet erfarit, att ligga till grund för en proposition som kommer att föreläggas riksdagen under riksmötet 1989/90.

Bilregistret upptar enligt vad utskottet erfarit 10 000— 11 000 s.k. tunga bussar, dvs. bussar med en totalvikt över 3,5 ton. Ca 70 % av dessa är i offentlig ägo, såsom t.ex. SJ:s, trafikhuvudmäns och kommuners bussar, medan de övriga är i privat ägo. Ca 200 bussar av dessa 10 000— 11 000 omfattas inte av tillstånd till yrkesmässig trafik. Bland dessa 200 finns ett antal bussar som används för personaltrans-

porter, turnerande orkestrar m.m. Antalet bussar som kan användas för uthyrning och som inte omfattas av tillstånd till yrkesmässig trafik synes sålunda vara förhållandevis mycket litet. Sådana bussar torde också i allmänhet tidigare ha brukats i yrkesmässig trafik och därför ha t.ex. sådant kollisionsskydd som krävs för bussar i sådan trafik.

Enligt fordonskungörelsen skall kontrollbesiktning ske årligen bl.a. av registrerade bussar som används i yrkesmässig trafik eller i uthyrningsrörelse. För andra registrerade bussar gäller att kontrollbesiktning skall ske årligen med början under andra året efter det år som anges i modellbeteckningen. Bussar omfattas givetvis också av polisens s.k. flygande besiktningar.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte för sin del nu berett att förorda att tillstånd till uthyrning av bussar bör förbehållas dem som har tillstånd till yrkesmässig trafik eller att åtgärder vidtas i syfte att skärpa kontrollen i olika avseenden av sådana bussar som inte omfattas av tillstånd till yrkesmässig trafik. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen. Utskottet förutsätter att regeringen samt berörda myndigheter och organisationer med stor uppmärksamhet följer utvecklingen i fråga om omfattningen av bussuthyrning och vidtar åtgärder, om så skulle visa sig erforderligt.

4. Gemensamt huvudmannaskap för den skånska kollektivtrafiken

I motion T242 (fp) framhålls att de båda Skånelänen bör bilda ett kommunalförbund som skall svara för ett gemensamt huvudmannaskap för den skånska kollektivtrafiken.

Utskottet vidhåller sin tidigare uttalade uppfattning (TU 1986/87:17 och TU 1987/88:15) att ett länsvis avgränsat ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken synes mest ändamålsenligt. Vidare förutsätter utskottet att huvudmännen i de båda Skånelänen söker finna lösningar i den fråga om samordning av viss tågtrafik som motionärerna behandlar. Det erinras också om den ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik som riksdagen beslutade om samtidigt med den nya yrkestrafiklagen och som innebär att en trafikhuvudman under vissa förutsättningar kan få driva linjetrafik också i ett angränsande län. Slutligen må framhållas att regeringen enligt 1978 års huvudmannaskapslag kan meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmännen i olika län. Med det sagda avstyrker utskottet motionen.

5. Kvittoskrivande och registrerande taxametrar

1988 års riksdagsbeslut om avreglering av yrkestrafiken innebar bl.a. godkännande av ett regeringsförslag om att taxibilar — när avregleringen träder i kraft den 1 juli 1990 — skall vara försedda med kvittoskrivande och registrerande taxametrar. Sådana taxametrar har — framhölls det i beslutet — ett påtagligt intresse inte enbart för dem

som har ansvaret för de samhällsbetalda resorna utan också för allmänheten. I sammanhanget betonades att mer än hälften av taxis intäkter härrör från uppdrag från det allmänna. Av redovisningsskäl m.m. ansågs vidare ett införande av registrerande taxametrar ligga i branschens eget intresse. Vidare pekades på behovet av en utrustning som på ett praktiskt sätt tillåter betalning med kreditkort e.d. Registrerande taxametrar sades också skapa möjligheter till skattekontroll, något som i sin tur bedömdes öka förutsättningarna för en konkurrens på lika villkor inom taxinäringen.

I motion T913 (c) framhålls att den beslutade förändringen blir dyrbar för många taxiägare i glesbygd. Ofta har man där — säger motionären — flera bilar som var för sig inte körs så lång sträcka men som behövs vid toppar i trafiken. Dessa toppar är oftast betingade av skolskjutsar och annan allmän färdtjänst. Kostnaden för en kvittoskrivande och registrerande taxameter uppgår till ca 30 000 kr. enligt motionären, som avslutningsvis framhåller behovet av dispenser från taxameterkravet.

Av 13 a § fordonskungörelsen framgår att undantag från skyldigheten att ha taxameter får medges av den länsstyrelse som har meddelat tillståndet till taxitrafik, om det finns särskilda skäl. Som exempel på sådana skäl anges i 1988 års riksdagsbeslut att fordon används uteslutande för skolbarns- eller sjuktransporter.

Motionärens önskemål synes sålunda i inte oväsentlig mån tillgodosett. Utskottet avstyrker därför motionen.

6. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *ytterligare avreglering av yrkestrafiken*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkandena 21 och 22 samt 1988/89:T234 yrkande 12,

2. beträffande *huvudmannatrafik i egen regi*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkande 23 och 1988/89:T907,

3. beträffande *säkerheten i busstrafik*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T423 yrkande 1,

4. beträffande *gemensamt huvudmannaskap för den skånska kollektivtrafiken*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T242 yrkande 5,

5. beträffande *kvittoskrivande och registrerande taxametrar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T913.

Stockholm den 10 oktober 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Anders Castberger (fp) och Jan Sandberg (m).

Reservationer

1. Ytterligare avreglering av yrkestrafiken (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp), Anders Castberger (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Yrkestrafiklagens regler" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening framstår reglerna om lämplighetsprövning i yrkestrafiklagstiftningen i stor utsträckning som oacceptabla inskränkningar i näringsfriheten. Lämplighetsprövningen bör inte omfatta andra faktorer än sådana som är av betydelse för att transporterna skall ske på ett sätt som är så säkert som möjligt för passagerare och gods och för annan trafik.

Skadlighetsprövningen av busslinjetrafik — och det konkurrensskydd som den innebär för SJ:s järnvägstrafik och för trafikhuvudmännen — framstår även den som ett otillbörligt ingrepp i näringsfriheten. Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om upphävande av yrkestrafiklagens bestämmelser om skadlighetsprövning.

Vad utskottet sålunda anfört — och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *ytterligare avreglering av yrkestrafiken*
>
> att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T225 yrkandena 21 och 22 och 1988/89:T234 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp), Anders Castberger (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Av förarbetena till 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik framgår att näringsfrihetsombudsmannen fann det önskvärt att lagen innehöll en regel mot ökad egenregiverksamhet från trafikhuvudmännens sida.

Vidare framhöll Svenska transportarbetareförbundet att trafikhuvudmännen i stället för att driva trafiken i egen regi bör lämna ut uppdragen på entreprenad. "All erfarenhet talar nämligen för" — betonade förbundet — "att samhällets kostnader i entreprenadfallet vida understiger kostnaderna i den offentligt drivna trafiken."

Utskottet ansluter sig för sin del oreserverat till dessa bedömningar och erinrar om sin egen bedömning i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1984/85:30: "Det framstår vidare, även enligt utskottets uppfattning, som osannolikt att huvudmännen i sin upphandling skulle agera på ett sådant sätt att det på sikt endast skulle återstå en säljare av busslinjetrafik i området. Som föredraganden framhåller har huvudmännens kritik mot nuvarande koncessionssystem i väsentlig utsträckning tagit sikte på avsaknaden av konkurrens inom busslinjetrafiken."

Av citatet framgår att syftet med 1985 års lag var att skapa konkurrens inom busslinjetrafiken. Det syftet får enligt utskottets mening inte äventyras genom att huvudmännen ges rätten att själva bestämma om de vill driva trafiken i egen regi eller ej.

Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om sådan ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik som kan säkerställa att syftet med lagen uppnås — i rikets samtliga län.

Vad utskottet sålunda anfört — och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *huvudmannatrafik i egen regi*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T225 yrkande 3 och 1988/89:T907 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Säkerheten i busstrafik (mom. 3)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "sig erforderligt" bort ha följande lydelse:

De regler som sålunda gäller och kan komma att gälla för att förhyrda tunga bussar skall framföras i överensstämmelse med trafiksäkerhetens krav bör enligt utskottets mening kompletteras på det sätt som anges i motionen.

Utskottet ansluter sig därmed till de överväganden som enligt motionen talar för att tillstånd till uthyrningsrörelse för tunga bussar inte bör få innehas av andra än de som har yrkestrafiktillstånd och att trafiksäkerhetskontrollerna av bussar, som inte omfattas av sådana tillstånd, bör skärpas. Vidare delar utskottet motionärernas uppfattning att effektivt verkande påföljder bör införas när missförhållanden som gäller uhyrning av bussar uppdagas och som kan äventyra trafiksäkerheten eller innefatta ekonomiska oegentligheter i konkurrens med den yrkesmässiga trafiken.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *säkerheten i busstrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T423 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Kvittoskrivande och registrerande taxametrar (mom. 5)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Motionärens önskemål" slutar med "därför motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärens uppfattning att dispenser från kravet på kvittoskrivande och registrerande taxametrar bör kunna ges i fall som anges i motionen.

Vad utskottet nu anfört — och som torde tillgodose syftet med motionen — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *kvittoskrivande och registrerande taxametrar*

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T913 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Ytterligare avreglering av yrkestrafiken (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anför:

Enligt min mening borde någon avreglering över huvud taget av yrkestrafiken inte ha skett. En i princip fri konkurrens inom yrkestrafiken strider mot kraven på ett samhällsekonomiskt synsätt på transportområdet. Någon ytterligare avreglering bör därför inte kunna komma i fråga.