Trafikutskottets betänkande 1987/88:15

om avreglering av yrkestrafiken och handikappanpassad kollektivtrafik (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:78)

TU
1987/88:15

Sammanfattning

Den huvudsakliga innebörden av de regeringsförslag som behandlas i betänkandet är att regleringen av yrkestrafiken bör minska samtidigt som kraven på lämplighet för verksamhet på yrkestrafikområdet skärps.

Avregleringen innebär en i princip fri konkurrens för taxitrafiken, för beställningstrafiken med bussar och för bussuthyrningsrörelser.

Trafikhuvudmännen får ett övergripande ansvar för taxiförsörjningen i sina län. Kommuner, landsting och trafikhuvudmän får vidare möjlighet att i samband med upphandling av samhällsbetalda taxitjänster påverka servicenivån hos taxi.

I fråga om interregional busslinjetrafik föreslås en förenklad reglering men med ett i princip bevarat konkurrensskydd för trafikhuvudmännens linjetrafik och för SJ:s persontrafik på järnväg.

De skärpta kraven på lämplighet för verksamhet på yrkestrafikområdet innebär bl.a. att lämplighetsprövningen i fråga om juridiska personer utvidgas till att avse en större personkrets än för närvarande. Vidare föreslås att trafiktillstånd skall kunna återkallas även när det förekommit missförhållanden i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver.

Utskottet tillstyrker regeringens samtliga förslag.

Enligt m-, fp- och c-ledamöterna bör lämplighetsprövningen över huvud inte omfatta juridiska personer. Den får vidare enligt dessa ledamöters uppfattning endast omfatta faktorer av betydelse för passagerarnas säkerhet och för trafiksäkerheten.

M- och fp-ledamöterna förordar en i princip fri konkurrens för den interregionala busslinjetrafiken. Vidare motsätter de sig att trafikhuvudmännen ges ett ansvar för taxiförsörjningen.

Vpk-ledamoten motsätter sig all avreglering av yrkestrafiken men har ingen erinran mot att lämplighetskraven skärps.

Den lokala och regionala busslinjetrafiken – som i huvudsak ombesörjs av trafikhuvudmännen – behandlas i ett flertal motionsyrkanden, vilka samtliga avstyrks.

Regeringens förslag att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik görs tillämplig på all kollektiv persontrafik tillstyrks av ett enigt utskott.

Utskottet föreslår att riksdagen ger regeringen till känna att ett planmäs-

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 15*

sigt genomförande av handikappanpassning av äldre terminaler för kollektivtrafik bör komma till stånd.

Till betänkandet är fogat 18 reservationer och ett särskilt yttrande.

Proposition 1987/88:50 bilaga 1 (kommunikationsdepartementet)

Kollektivtrafik

Regeringen har i kapitel 11. Kollektivtrafik (s. 233–261), utom avsnitt 11.7, föreslagit riksdagen att godkänna den i propositionen förordade inriktningen av kollektivtrafiken.

Vidare har riksdagen beretts tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken, inriktningen för länsgränsöverskridande busstrafik och samordning mellan långväga kollektivtrafik och lokal/regional kollektivtrafik.

Avreglering av taxi

Regeringen har i kapitel 12. Avreglering av taxi (s. 261–284) föreslagit riksdagen att godkänna de riktlinjer som föredragande departementschefen förordat för taxitrafikens utveckling.

Vidare har riksdagen beretts tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen i övrigt har anfört om taxitrafiken.

Handikappfrågor inom trafiken

Regeringen har i kapitel 13. Handikappfrågor inom trafiken (s. 284–294), utom avsnittet 13.3.1, föreslagit riksdagen att godkänna den av föredragande departementschefen förordade inriktningen för handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Vidare har riksdagen beretts tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört beträffande samordnade åtgärder för att underlätta handikappades förflyttningsmöjligheter (13.2).

Proposition 1987/88:78

I proposition 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att anta

dels de av lagrådet granskade förslagen till

1. yrkestrafiklag,
2. lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
3. lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning,
4. lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
5. lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden,

dels förslaget till

6. lag om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Lagförslagen har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T20 av Sylvia Lindgren och Sverre Palm (båda s) vari yrkas att riksdagen beslutar att anstå med beslutet om slopande av behovsprövningen av bussuthyrning tills översynen av arbets- och vilotidsregleringen föreligger.

1987/88:T21 av Sylvia Lindgren och Sverre Palm (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om taxibranschens framtid.

1987/88:T26 av Margareta Persson och Lena Öhrsvik (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en tidplan för handikappanpassning av terminaler måste upprättas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en bättre anpassning av tågen.

1987/88:T48 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas ansvar för taxiservice i glesbygden.

28. att riksdagen beslutar att till ett nytt anslag Bidrag till landsbygdstrafik anvisa 100 000 000 kr. att fördelas efter de principer som anges i motionen.

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare avreglering av trafikslagen,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fordonens handikappanpassning och successiv överflyttning av medel från färdtjänstanslaget till anpassning av allmänna kommunikationer.

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

43. att riksdagen beslutar att taxi skall integreras i den övriga av samhället organiserade kollektivtrafiken,

44. att riksdagen beslutar avslå förslaget gällande slopande av behovsprövning för taxi samt förslag gällande avreglering av den yrkesmässiga trafiken.

1987/88:T85 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att införa ett kraftigt förbättrat bilstöd till handikappade.

1987/88:T86 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagens beslut med anledning av prop. 1984/85:168 rivs upp i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen beslutar att linjetrafiktillstånd även efter 1989 skall vara en förutsättning för att bedriva linjetrafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en spärregel mot verksamhet i egen regi,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att länshuvudmännens busstrafik i egen regi bör drivas av separat juridisk person,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidsbestämda tillstånd,

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

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förutsättningslös utvärdering av länstrafiken,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett treårsprogram i syfte att förbättra trafikens bärkraft,

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag till förenklingar i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen i enlighet med vad som anförts i motionen,

10. att riksdagen med avslag på regeringens förslag som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikhuvudmännen inte skall ges det övergripande ansvaret för trafikförsörjningen med taxi,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lämplighetsprövning inom trafiksektorn.

1987/88:T89 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

12. att riksdagen avslår regeringens förslag att trafikhuvudmännen skall få ett övergripande ansvar för trafikförsörjningen med taxi,

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

1987/88:T95 av Mats Odell (c) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om huvudmannaskapet för länstrafikbolagen,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avregleringens effekter för taxinäringen på mindre tätorter och i glesbygd.

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:78

1987/88:T96 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen avvisar propositionens förslag om konkurrensbegränsning i fråga om den långväga busslinjetrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen beslutar att lämplighetsprövning inom trafiksektorn endast bör omfatta faktorer av betydelse för trafiksäkerheten och passagerarnas säkerhet.

1987/88:T97 av Gösta Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas ansvar för taxiservice i vissa landsbygdsområden,

2. att riksdagen beslutar att dispens från kravet att ha taxameter skall kunna ges till fordon som enbart utför avtalsbundna transporter,

3. att riksdagen beslutar att bestämmelser om obligatoriska taxametrar koncentreras till de funktioner som krävs för en tillfredsställande skattekontroll.

1987/88:T98 av Sylvia Lindgren och Sverre Palm (båda s) vari yrkas att riksdagen beslutar att, i avvaktan på förslag om arbets- och vilotidsreglering även för icke yrkesmässig trafik, avslå förslaget till lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning.

1987/88:T99 av Sylvia Lindgren och Sverre Palm (båda s) vari yrkas att riksdagen beslutar att till regeringens förslag till ny yrkestrafiklag foga en bestämmelse om att taxiföretag skall vara ansluten till, av tillståndsgivande myndighet, godkänd beställningscentral.

1987/88:T100 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen med avslag på prop. 1987/88:78 i denna del beslutar att endast kontroll av kompetens och säkerhet på trafikområdet skall utgöra grund vid prövning av ansökan om trafiktillstånd,

2. att riksdagen med avslag på prop. 1987/88:78 i denna del beslutar att endast den person som tillståndet avser skall kontrolleras,

3. att riksdagen med avslag på prop. 1987/88:78 i denna del beslutar att återkallelse av trafiktillstånd skall ske på samma basis som vid tilldelning och alltså inte skall omfatta förhållanden i annan rörelse,

4. att riksdagen med avslag på prop. 1987/88:78 i denna del beslutar att prövning för tillstånd för linjetrafik endast skall grundas på kompetens och säkerhet på trafikområdet och inte omfatta bedömningar av eventuell skada för redan etablerad trafik eller vara förknippad med andra villkor.

1987/88:T101 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar avslå de i prop. 1987/88:78 upprättade förslagen till lagändringar om fortsatt avreglering av den yrkesmässiga trafiken.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T215 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att lokal busstrafik är det bästa komplementet till järnvägen.

1987/88:T223 av Kjell-Arne Welin m.fl. (fp) vari yrkas

4. 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.

1987/88:T904 av Lennart Brunander (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ändring i yrkestrafiklagen 2 kap. 21 § på sätt som redovisats i motionen.

1987/88:T905 av Lennart Brunander och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen upphäver beslutet om obligatorisk anslutning till beställningscentraler för taxi.

1987/88:T913 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik i enlighet med vad som anförts i motionen.

1987/88:T919 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:So235 (fp) anförts om en översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken.

1987/88:T931 av Karl Erik Olsson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar ge inrikesflyget, Linjeflyg/SAS, totalansvaret för flygbusstrafiken inom landet fr.o.m. 1988-07-01.

1987/88:T934 av Anders G. Högmark m.fl. (m.fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flygbolagen företrädda av Linjeflyg AB ges totalansvaret för och trafikeringsrätten till flygbusstrafiken till/från samtliga flygplatser i landet, varvid denna trafik förutsätts bedrivas på entreprenad,

2. att riksdagen begär att regeringen vidtager sådana åtgärder att ett samlat flygbussansvar med trafikeringsrätt på entreprenadbasis, som redovisats i motionen, kan genomföras.

1987/88:T935 av Nils-Olof Gustafsson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flygbolagen företrädda av Linjeflyg AB bör ges totalansvaret för trafikeringsrätten till flygbusstrafiken till/från samtliga flygplatser i landet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att sådana åtgärder skall vidtas att ett samlat flygbussansvar med trafikeringsrätt kan genomföras.

1987/88:T937 av Ingela Mårtensson m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning av möjligheterna för företag att arrangera kollektiva arbetsresor enligt motionens förslag.

Motiveringen återfinns i motion 1987/88:Jo871 (fp).

Nuvarande ordning i huvuddrag

Yrkestrafiken regleras bl.a. av yrkestrafiklagen (1979:559), lagen (1979:561) om biluthyrning, lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik, lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden.

Med yrkesmässig trafik avses enligt *yrkestrafiklagen* trafik i vilken personbil, lastbil eller buss ställs till allmänhetens förfogande mot ersättning för transport av personer eller gods.

För all yrkesmässig trafik gäller att den endast får bedrivas efter särskilt tillstånd för den som bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vid denna

s.k. *lämplighetsprövning* skall hänsyn tas till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, laglydnad och benägenhet att fullgöra skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse för den avsedda verksamheten.

För tillstånd till persontransporter krävs dessutom att den avsedda trafiken bedöms vara behövlig och i övrigt lämplig. Persontransporter bedrivs som beställningstrafik med tyngre eller lättare fordon, dvs. främst bussar eller taxi, turisttrafik eller linjetrafik. Med turisttrafik avses transporter vilka ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där själva transporten inte är huvudsaken.

Systemet med en *behovsprövning* förutsätter att trafiken bedrivs på vissa stäckor eller inom avgränsade geografiska områden. Till persontrafiktillstånd knyts därför villkor och begränsningar av olika slag, t.ex. beträffande det trafikområde inom vilket trafiken får utföras, det antal fordon som får användas i trafiken eller det högsta antal passagerare som får transporteras med varje fordon.

Särskilt för taxitrafiken innehåller yrkestrafiklagstiftningen mycket detaljerade föreskrifter. Sålunda finns regler om särskild uppställningsplats inom trafikområdet, särskilda kommenderingsplaner vari utehållande av fordon preciseras, krav på tillhörighet till en beställningscentral, möjlighet att föreskriva att tillståndshavarna skall vara anknutna till en särskild förening, förbud att överskrida fastställd taxa och krav på synnerliga skäl för att trafiktillståndet skall få överlåtas.

Enligt *lagen om biluthyrning* får uthyrningsrörelse drivas endast av den som har tillstånd till det. I fråga om uthyrning av bussar får tillstånd ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.

Enligt *lagen om handikappanpassad kollektivtrafik* skall de färdmedel som används för sådan trafik så långt möjligt vara lämpade för handikappade resenärer. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.

Enligt den s.k. *trafikhuvudmannareformen*, dvs. lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, skall det i varje län finnas en huvudman som ansvarar för lokal och regional kollektivtrafik på väg. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter. Syftet med 1978 års lag är att främja en tillfredsställande trafikförsörjning, i första hand inom länet. Huvudmännen, som är kommunala och/eller landstingskommunala organ, har frihet att ta ansvar även för annan trafik. Detta har på sina håll skett beträffande viss spårbunden trafik och båttrafik.

Genom *lagen om rätt att driva viss linjetrafik* får trafikhuvudmännen fr.o.m. den 1 juli 1989 rätt att driva linjetrafik för persontransporter på väg utan trafiktillstånd. Redan meddelade tillstånd för sådan trafik upphör att gälla vid utgången av juni 1989. Huvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafiken. Huvudmannens rätt att driva trafiken utan trafiktillstånd avser det egna länet. Regeringen har emellertid fram till utgången av juni 1986 kunnat medge att huvudmannen från den 1 juli 1989 får bedriva

linjetrafiken inom ett väl avgränsat område av ett annat län än där huvudmannaskapet gäller.

Den som har ett trafiktillstånd som upphör enligt bestämmelserna i lagen kan begära att trafikhuvudmannen löser in de fordon och andra tillgångar som används i rörelsen. Närmare bestämmelser om detta finns i *lagen om buss- och taxivärderingsnämnden*.

Betänkandets disposition

Hänvisningar i detta betänkande till "den trafikpolitiska propositionen" avser proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (bilaga 1), kapitel 11. Kollektivtrafik, utom avsnitt 11.7 Ekonomiskt stöd till kollektivtrafiken, samt kapitlen 12. Avreglering av taxi och 13. Handikappfrågor inom trafiken, utom avsnitt 13.3.1 Bidrag till ökad handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Avsnitten 11.7 och 13.3.1 kommer att behandlas i utskottets betänkande om Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna.

Hänvisningar till "yrkestrafikpropositionen" avser proposition 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken.

Den trafikpolitiska propositionen och yrkestrafikpropositionen har ett mycket likartat innehåll. Den förstnämnda upptar främst förslag till riktlinjer beträffande utformningen av lagar och kompletterande bestämmelser på yrkestrafikområdet. På grundval av dessa riktlinjeförslag föreläggs riksdagen yrkestrafikpropositionens lagförslag.

Den huvudsakliga innebörden av regeringens riktlinje- och lagförslag är att yrkestrafiken bör avregleras samtidigt som kraven på lämplighet för verksamhet på yrkestrafikområdet skärps.

I det följande lämnas först en redogörelse för bakgrunden till den föreslagna avregleringen.

Under rubriken Avregleringens och lämplighetsprövningens omfattning m.m. behandlar utskottet huvudsakligen regeringens förslag och motionsyrkanden i dessa frågor.

I ett avsnitt med rubriken Lokal och regional kollektivtrafik behandlas främst motionsyrkanden om sådan trafik.

I ett avslutande avsnitt med rubriken Handikappanpassad kollektivtrafik behandlas regeringens riktlinje- och lagförslag i den delen samt motionsyrkanden i frågan. Denna har emellertid inget direkt samband med frågorna om avreglering och skärpta krav på lämplighet för verksamhet på yrkestrafikområdet.

Bakgrund till regeringens förslag till avreglering av yrkestrafiken

I yrkestrafikpropositionen erinras om att 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419) förutsätter en effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel. Effektiviteten främjas enligt beslutet bäst av konkurrens och samverkan mellan olika transportmedel inom de ramar som samhället drar upp.

Den yrkesmässiga trafiken är – framhålls det vidare i propositionen – av tradition en av de mest genomreglerade verksamheterna i samhället. Skälet till regleringen är att transporter måste kunna tillhandahållas även på udda tider och i områden där trafikunderlaget är begränsat. Genom att en trafikutövare ges ensamrätt till viss trafik eller på annat sätt skyddas mot konkurrens kan samhället i gengäld kräva att trafiken upprätthålls i viss bestämd omfattning.

En reglering på ett område – fortsätter föredragande departementschefen – drar gärna med sig regleringar på andra närliggande områden för att förhindra att reglerna kringgås. Detta har i hög grad varit fallet på yrkestrafikområdet. Den som har fått ett tillstånd skall inte behöva mötas av konkurrens från någon som genom att kringgå regelsystemet tillgodogör sig fördelarna utan att behöva vidkännas nackdelarna. Regleringen har sålunda kommit att omfatta även t.ex. transportförmedling och uthyrning av bussar.

Ett grundläggande moment i yrkestrafiklagstiftningen – betonar föredraganden – är behovsprövningen. Det är främst genom detta inslag i tillståndsprövningen som regelsystemets konkurrensbegränsande effekter kommer till uttryck.

Under senare år har emellertid – erinrar föredraganden – flera steg tagits mot en avreglering av den yrkesmässiga trafiken. Som exempel härpå nämns främst 1985 års lag om rätt för trafikhuvudmännen att fr.o.m. den 1 juli 1989 driva linjetrafik för persontransporter på väg utan trafiktillstånd. Som andra exempel nämns att behovsprövningen vid godstransporter och transportförmedling har avskaffats helt fr.o.m. den 1 april 1987. Till grund för den avreglering som skett ligger uppfattningen att en sund konkurrens mellan olika trafikföretag i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar leder till att resurserna utnyttjas effektivare och till en bättre fördelning av transportarbetet mellan olika trafikgrenar. En avreglering ligger också i linje med regeringens allmänna strävan efter förenklingar av regelsystemet i stort. Därför bör – framhåller föredraganden – den avreglering som skett nu fullföljas.

Utskottet

1 Avregleringens och lämplighetsprövningens omfattning m.m.

Regeringens riktlinjeförslag till avreglering omfattar till en början *viss långväga busslinjetrafik*. Härmed avses sådan trafik som passerar en länsgräns och som inte sker i trafikhuvudmannens regi. Behovsprövningen för denna trafik avvecklas och ersätts med ett förenklat tillståndsförfarande. Den statliga regleringen av taxesättningen och fastställandet av tidtabeller avskaffas. Den sökta trafiken får dock inte vara till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller för trafik som bedrivs av en trafikhuvudman, såvida inte en avsevärt bättre trafikförsörjning uppnås genom den nya trafiken.

Regeringens förslag omfattar vidare s.k. *länsgränsöverskridande huvudmannatrafik*. Förslaget i denna del innebär att trafikhuvudmännen efter särskild prövning skall få rätt att bedriva viss linjetrafik som berör ett annat län utan

krav på yrkestrafiktillstånd. Denna rätt skall inträda två år efter beslutet. Linjetrafiktillstånd som avser redan etablerad trafik upphör. Huvudmannen blir skyldig att lösa in fordon och andra tillgångar som används i sådan trafik.

Behovsprövningen för *beställnings- och turisttrafik med buss* slopas. Begreppet turisttrafik avskaffas.

Behovsprövningen vid meddelande av tillstånd till *bussuthyrning* slopas.

Behovsprövningen för *taxitrafiken* slopas. Därmed slopas också den reglering som har anknytning till behovsprövningen och som innehåller bestämmelser om bl.a. statlig fastställelse av taxan, trafikeringsplikt, skyldighet för tillståndshavare att tillhöra en beställningscentral och om överlåtelse av tillstånd. Som en följd av avregleringen slopas de tillståndsgivande myndigheternas ansvar för taxiförsörjningen. Ett övergripande ansvar för denna läggs i stället på trafikhuvudmännen. Kommuner, landstingskommuner och trafikhuvudmän bör vidare ha möjlighet att i samband med upphandling av samhällsbetalda taxiuppdrag påverka den allmänna service- och taxenivån hos taxi.

Prövningen av den personliga och ekonomiska *lämpligheten* i yrkestrafiksammanhang utvidgas enligt regeringens riktlinjeförslag till att avse, förutom den eller de som har ansvaret för trafikutövningen, även andra personer hos en juridisk person som har ett betydande personligt eller ekonomiskt inflytande i företaget. Vidare skall återkallelse av trafiktillstånd – eller av tillstånd till uthyrningsrörelse enligt biluthyrningslagen – kunna ske om missförhållanden uppkommit även vid driften av annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver eller om i övrigt de förutsättningar som krävs för att få ett tillstånd inte längre föreligger.

De sakliga ändringar av nuvarande ordning som de sålunda återgivna förslagen innebär har medfört att regeringen funnit det lämpligast att förelägga riksdagen ett förslag till en ny – och förenklad – yrkestrafiklag.

Regeringens förslag till riktlinjer i fråga om avreglering berör inte bara förslaget till ny yrkestrafiklag utan också samtliga övriga lagförslag i yrkestrafikpropositionen, utom det som avser ändring i lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. Förslagen till riktlinjer i fråga om förstärkt lämplighetsprövning berör förslagen till ny yrkestrafiklag och lag om ändring i biluthyrningslagen.

Mot regeringens förslag till riktlinjer i fråga om avregleringens och lämplighetsprövningens omfattning och därmed sammanhängande lagförslag har motionsledes en rad invändningar riktats.

I motion T66 (vpk) yrkas sålunda avslag på regeringens förslag till *avreglering* av den yrkesmässiga trafiken.

I motionerna T65 (fp), T96 (m) och T100 (fp) framhålls att regeringens förslag till konkurrensbegränsning i fråga om *viss långväga busslinjetrafik* bör avvisas.

I motion T20 (s) framhålls att beslut om slopande av behovsprövningen vid meddelande av tillstånd till *bussuthyrning* bör anstå till dess översynen av arbets- och vilotidsregleringen föreligger.

Enligt motion T66 (vpk) bör riksdagen avslå regeringens förslag om slopande av behovsprövningen för *taxi*.

I motion T21 (s) framhålls att ett slopande av trafikeringsplikten kommer att äventyra servicen på tider och platser med svag efterfrågan. Vidare motsätter sig motionärerna regeringens förslag att slopa skyldigheten för innehavare av taxitillstånd att tillhöra en beställningscentral. Därför bör – enligt samma motionärers i motion T99 (s) uttalade uppfattning – till förslaget till yrkestrafiklag fogas en bestämmelse om skyldighet för taxiföretag att tillhöra en beställningscentral.

Enligt motion T95 (c) bör man för "hobbyåkare" – varmed motionären avser seriösa tillståndshavare som kör på sin fritid – överväga krav på viss omsättning och antal timmar av utehållande i syfte att bereda de heltidsarbetande taxichaufförerna ett konkurrensskydd.

I motionerna T48 (c) och T97 (c) framhålls betydelsen av att kommunerna tar ett övergripande ansvar för att ge alla kommuninnevånare en från social synpunkt godtagbar trafikförsörjning med taxi.

I motionerna T65 (fp), T86 (m) och T89 (m) framhålls att trafikhuvudmännen inte bör ha något ansvar för trafikförsörjningen med taxi. Regeringens förslag innebär enligt motionärerna en onödig, ytterligare centralisering och byråkratisering av kollektivtrafiken.

I detta sammanhang behandlar utskottet också två motionsyrkanden, som väckts under den allmänna motionstiden innevarande år.

I den ena av dessa två motioner – motion T905 (c) – yrkas att riksdagen upphäver beslutet om obligatorisk anslutning till beställningscentraler.

I den andra – motion T904 (c) – begärs en lättnad i nuvarande bestämmelse om överlåtelse av taxitillstånd.

I motionerna T86 (m), T96 (m) och T100 (fp) framhålls att yrkeskunnande och *lämplighet* bör prövas med hänsyn endast till trafiksäkerheten och passagerarnas säkerhet.

I motion T100 (fp) framhålls vidare att endast den person som tillståndet avser skall kontrolleras.

I motion T100 (fp) framhålls också att återkallelse av trafiktillstånd skall ske på samma basis som vid meddelande av tillstånd och att sålunda förhållanden vid driften av annan rörelse inte bör beaktas.

Mot bakgrund av 1979 års trafikpolitiska beslut och den avreglering av den yrkesmässiga trafiken som skett på senare år finner utskottet det följdriktigt att regeringen nu framlägger förslag om en ytterligare avreglering av den yrkesmässiga trafiken.

Utskottet har därför ingen erinran mot att behovsprövningen för *viss långväga busslinjetrafik* avvecklas och ersätts med ett förenklat tillståndsförfarande. Vidare delar utskottet föredragandens uppfattning att en fullständigt fri konkurrens på området skulle kunna medföra skadeverkningar för den trafik som samhället bedriver. Denna trafik syftar – som föredraganden framhåller – ofta till att upprätthålla ett visst grundläggande trafikutbud och måste drivas även om den går med underskott som täcks via skatterna. Detta är fallet med åtskilliga av SJ:s linjer för persontrafik på järnväg och regelmässigt med den trafik som trafikhuvudmännen ansvarar för. Det är

inte heller enligt utskottets mening önskvärt att trafik överförs från en lönsam järnvägslinje, så att denna blir förlustbringande. En viss prövning av etableringsrätten torde sålunda vara erforderlig, även i fortsättningen.

Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i här berörd del samt avstyrker motionerna T65 (fp) yrkande 8 i motsvarande del, T96 (m) yrkande 1, T100 (fp) yrkande 4 i här berörd del och T66 (vpk) yrkande 44 i motsvarande del.

Utskottets ställningstagande innebär att riksdagen bör lämna utan erinran vad som i den trafikpolitiska propositionen anförs om inriktningen för länsgränsöverskridande busstrafik. Föredragandens uttalanden i denna del innebär att regleringen av yrkestrafiken bör minskas i syfte att främja en friare, mer kundinriktad utveckling. Det kan dock – betonar föredraganden – finnas motiv för åtgärder från samhällets sida i syfte bl.a. att motverka dubbelinvesteringar i trafikapparaten, t.ex. i järnvägs- och busstrafik.

Regeringens förslag i fråga om *länsgränsöverskridande huvudmannatrafik* föranleder ingen erinran från utskottets sida och tillstyrks följaktligen.

Utskottet har inte heller något att erinra mot att behovsprövningen för *beställnings- och turisttrafiken med buss* slopas. Regeringens förslag i denna del tillstyrks följaktligen, medan motion T66 (vpk) yrkande 44 i motsvarande del avstyrks.

Vad gäller frågan om att slopa behovsprövningen vid meddelande av tillstånd till *bussuthyrning* och den otillbörliga konkurrens som befaras bli följden, enligt motion T20 (s), ansluter sig utskottet till föredragandens överväganden. Dessa innebär att man bör skilja mellan olika konkurrenssituationer. En sådan är att den som har hyrt buss i själva verket använder den till att bedriva olaga yrkesmässig trafik. Sådan verksamhet får beivras på vanligt sätt genom polis- och åklagarmyndigheter och i sista hand domstolarna. Den andra konkurrenssituationen som föredraganden avser är det förhållandet att busstrafikföretagen går miste om kunder genom att t.ex. en förening hyr en buss för en viss transport i stället för att vända sig till dem. Denna omständighet är dock inte ett tillräckligt skäl att behålla en konkurrensbegränsande reglering på uthyrningssidan, när konkurrensen blir fri på trafiksidan.

Av propositionen framgår vidare att man inom kommunikationsdepartementet överväger att låta bestämmelserna om arbets- och vilotider, vilka för närvarande gäller för vägtransporter som utförs inom landet i förvärvsverksamhet, omfatta även den icke yrkesmässiga trafiken. Utskottet ansluter sig till föredragandens uppfattning att främst trafiksäkerhetsskäl synes tala för att åtminstone transporter som utförs med tyngre fordon bör omfattas av arbets- och vilotidsregleringen, även när transporterna inte utförs i förvärvsverksamhet.

Av vad utskottet nu anfört framgår att regeringens förslag, i här berörd del, tillstyrks. Motionerna T20 (s) och T66 (vpk) yrkande 44 i motsvarande del avstyrks.

Utskottet har inte heller något att erinra mot att *behovsprövningen för taxitrafiken* slopas. Ett genomförande av förslaget synes väl ägnat att främja

taxinäringens utveckling mot större effektivitet och serviceförmåga. Regeringens förslag tillstyrks följaktligen även i denna del, medan motion T66 (vpk) yrkande 44 i motsvarande del avstyrks.

Vidare delar utskottet föredragandens uppfattning att även de *regleringsmoment som har anknytning till behovsprövningen* bör slopas. Det sagda innebär att utskottet avstyrker motionerna T21 (s) och T99 (s) om att bibehålla trafikeringsplikten och skyldigheten för tillståndshavare att tillhöra en gemensam beställningscentral. Det innebär också att utskottet avstyrker yrkande 10 i motion T95 (c) med krav på viss reglering i syfte att bereda taxinäringen ett konkurrensskydd. Det innebär vidare att motionerna T66 (vpk) yrkande 44 i här berörd del avstyrks, medan regeringens förslag, såvitt nu är i fråga, tillstyrks.

Utskottets ställningstagande medför att syftet med motionerna T904 (c) och T905 (c) torde få anses tillgodosett. Dessa motioner bör följaktligen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Utskottet vill i likhet med föredraganden och de motionärer som står bakom motionerna T48 (c) och T97 (c) betona vikten av att kommuner och landsting får en uttrycklig befogenhet att vid *upphandling av taxitjänster* ta hänsyn inte bara till det erbjudna priset utan även till att ett taxiföretag åtar sig att hålla en viss servicenivå och en gynnsam taxa vid vanliga transporter. En sådan befogenhet, som synes utskottet betydelsefull för försörjningen med taxitjänster i områden med svagt trafikunderlag, finns också inskriven i förslaget till lag om ändring i 1978 års huvudmannaskapslag.

Av vad utskottet nu anfört framgår att regeringens förslag, i här berörd del, tillstyrks. Syftet med yrkande 27 i motion T48 (c) och yrkande 1 i motion T97 (c) torde genom utskottets ställningstagande få anses tillgodosett. Dessa yrkanden torde följaktligen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Det synes utskottet ändamålsenligt att trafikhuvudmännen ges samma befogenhet som kommuner och landsting att vid upphandling av taxitjänster beakta åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

Denna befogenhet bör – som föredraganden framhåller – utnyttjas bara om taxiförsörjningen annars inte fungerar tillfredsställande. Utskottet finner emellertid att de upphandlande organen bör kunna få en allmän överblick över hur taxiförsörjningen fungerar i kommunens och länets olika delar. Detta talar för att det bör finnas *ett organ på länsnivå med ett övergripande ansvar för taxifrågorna*, eftersom dessa i stor utsträckning har regional anknytning. Det synes därför, även enligt utskottets mening, erforderligt att trafikhuvudmännen ges detta ansvar.

Beträffande de motionsledes uttalade farhågorna att regeringens förslag skulle innebära en centralisering och byråkratisering av taxitrafiken vill utskottet fästa uppmärksamheten på föredragandens uttalande att trafikhuvudmannens ansvar inte bör omfatta några maktbefogenheter utan bör bygga på en frivillig samverkan mellan dem, kommuner och landsting. Utskottet delar denna uppfattning och vill också – i likhet med föredraganden – understryka att det inte är huvudmännens uppgift att subventionera

taxirörelser som i och för sig fyller ett behov men som inte är lönsamma.

Mot bakgrund av det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag i här berörd del, medan motionerna T65 (fp) yrkande 8 i motsvarande del, T86 (m) yrkande 10 och T89 (m) yrkande 12 avstyrks.

Vad gäller frågorna om *lämplighetsprövningens omfattning* vill utskottet till en början erinra om yrkestrafiklagens grundläggande regel att trafiktillstånd får ges endast till den som bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vid denna prövning skall hänsyn tas till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, laglydnad och benägenhet att fullgöra skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse. Om tillståndshavaren är en juridisk person gäller kraven på yrkeskunnande och laglydnad den eller dem som utsetts ha ansvaret för trafikutövningen. När det gäller benägenheten att fullgöra skyldigheter mot det allmänna skall prövningen avse både den eller dem som skall ha ansvaret för trafikutövningen och den juridiska personen.

Ifrågavarande reglering av lämplighetsprövningen avses enligt regeringens riktlinjeförslag överföras i sak oförändrad till den nya yrkestrafiklagen. Motsvarande lämplighetskrav bör vidare enligt regeringen gälla vid tillståndsprövning enligt biluthyrningslagen.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot regeringens sålunda återgivna riktlinjeförslag, varför dessa tillstyrks. Härav följer att motionerna T86 (m) yrkande 11, T96 (m) yrkande 2 samt T100 (fp) yrkandena 1, 2 och 4 i här berörda delar avstyrks.

Slopas behovsprövningen får man – som föredraganden framhåller – räkna med att antalet ansökningar om trafiktillstånd kommer att öka. Det är inte heller enligt utskottets mening osannolikt att det med en i princip fri marknad kommer att återfinnas personer bland sökandena som helt saknar branschvana och vars personliga och ekonomiska lämplighet att driva trafikrörelse med fog kan ifrågasättas.

Utskottet har mot den angivna bakgrunden ingen erinran mot att *lämplighetsprövningen utvidgas* till att avse, förutom den eller de som har ansvaret för trafikutövningen, även andra personer hos en juridisk person som har ett betydande personligt eller ekonomiskt inflytande i företaget.

Regeringens förslag i här berörd del tillstyrks följaktligen; medan motion T100 (fp) yrkande 2 i här berörd del avstyrks.

Vidare delar utskottet föredragandens uppfattning att *återkallelse av trafiktillstånd* skall kunna ske om missförhållanden uppkommit även vid driften av annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver eller om i övrigt de förutsättningar som krävs för att få ett tillstånd inte längre föreligger.

Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag även i nu berörd del. Härav följer att motion T100 (fp) yrkande 3 avstyrks. Vidare avstyrks motionerna T86 (m) yrkande 11 och T96 (m) yrkande 2 i motsvarande delar.

Vid en avreglering av taxitrafiken är det enligt regeringen särskilt viktigt att det så långt möjligt skapas garantier för att den ökade konkurrensen inom näringen kan ske på lika villkor. Detta bör ske bl.a. genom krav på att varje fordon som används i konventionell taxitrafik skall vara utrustad med en *kvittoskrivande och registrerande taxameter*. Föreskrifter om detta kan meddelas av regeringen eller trafiksäkerhetsverket.

I motion T97 (c) framhålls att *dispens från kravet på taxameter* bör kunna ges till fordon som enbart utför avtalsbundna transporter.

I samma motion framhålls vidare att bestämmelser om obligatoriska taxametrar bör koncentreras till de funktioner som krävs för en tillfredsställande skattekontroll.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens bedömning att särskilda skäl skall krävas för att dispens skall kunna ges från kravet på taxameter. Som ett sådant skäl anger föredraganden att fordon används uteslutande för avtalsbundna skolbarnstransporter. Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här berörd del, medan motion T97 (c) yrkande 2 avstyrks.

Kvittoskrivande och registrerande taxametrar har – framhåller föredraganden – ett påtagligt konsumentintresse inte enbart för dem som har ansvaret för de samhällsbetalda resorna utan också för allmänheten. Av redovisningsskäl m.m. bör vidare ett införande av registrerande taxametrar ligga i branschens eget intresse. Alltmer krävs också – säger föredraganden – en utrustning som på ett praktiskt sätt tillåter betalning med kreditkort e.d. Med registreringen skapas även möjligheter till skattekontroll, något som i sin tur ökar förutsättningarna för konkurrens på lika villkor.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot vad föredraganden anfört. Vid utformningen av föreskrifter för de taxametrar som avses bör målet vara att sambandet mellan debiterat pris och utförd transportprestation kan klarläggas. Exempel på prestationer, som är förknippade med taxiuppdrag, är – beroende på taxans utformning – den körsträcka, den körtid och den framkörning som åtgått för uppdraget och som kunden betalt för. Liksom vid all annan tjänsteproduktion är det ett konsumentintresse att det i efterhand kan utläsas vilka tjänster som föranlett det debiterade priset.

Särskilt för taxitrafiken är det viktigt att dessa samband kan klarläggas. Detta hänger samman med den stora omfattning uppdrag som taxi har för det allmänna och som innebär att taxis ställning i Sverige framstår som unik. Mer än hälften av taxis intäkter härrör från sådana uppdrag och där det alltså är någon annan än resenären som står för huvuddelen av betalningen. Enligt utskottets mening är detta ett viktigt motiv för föreskrifter om kvittoskrivande och registrerande taxametrar.

Med de mål för utformningen av taxametrar som utskottet framhållit bör merkostnaden för näringen kunna begränsas. Utskottet har erfarit att det bland taxiägare finns intresse av att genom registrerande taxametrar kunna på ett mera lätthanterligt sätt administrera verksamheten och redovisningen.

Utskottet utgår vidare från att utformningen av kvittoskrivande och registrerande taxametrar blir sådan att den personliga integriteten hos resenärerna beaktas.

Av det anförda följer att utskottet inte kan ansluta sig till den i motion T97 (c) uttalade uppfattningen att taxametrarnas funktion bör begränsas till att avse vad som fordras för en tillfredsställande skattekontroll. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen, medan regeringens förslag i här berörd del tillstyrks.

Den *inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling i övrigt* som förordas i den trafikpolitiska propositionen och som ej berörts i det föregående har inte givit utskottet anledning till erinran. Regeringens förslag i dessa delar tillstyrks följaktligen.

Utskottet övergår nu till att behandla yrkestrafikpropositionens samtliga lagförslag utom det som avser handikappanpassad kollektivtrafik.

Som utskottet framhållit i det föregående berör den trafikpolitiska propositionens riktlinjeförslag i fråga om lämplighetsprövningens omfattning förslagen till yrkestrafiklag och lag om ändring i biluthyrningslagen.

Med hänvisning till utskottets ställningstaganden till ifrågavarande riktlinjeförslag tillstyrks förslagen till yrkestrafiklag och lag om ändring i biluthyrningslagen i de delar de innehåller *lämplighetskrav*. Motion T98 (s) med begäran om avslag på sistnämnda lagförslag avstyrks i här berörd del.

Riktlinjeförslagen till *avreglering* berör – som framgår av vad utskottet framhållit i det föregående – förslagen till yrkestrafiklag, lag om ändring i biluthyrningslagen, lag om ändring i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, lag om ändring i lagen att driva viss linjetrafik och lag om ändring i lagen om buss- och taxivärderingsnämnden.

Mot bakgrund av utskottets ställningstaganden till ifrågavarande riktlinjeförslag tillstyrks till en början förslagen till yrkestrafiklag och lag om ändring i biluthyrningslagen i de delar de ej innehåller lämplighetskrav. Motion T98 (s) med begäran om avslag på sistnämnda lagförslag avstyrks i här berörd del. Samtliga övriga lagförslag som nu är i fråga tillstyrks. Därmed avstyrks motion T101 (vpk) med begäran om avslag på de av regeringen framlagda förslagen till lagändringar om fortsatt avreglering av yrkestrafiken.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att *taxinäringens ägareförhållanden* ändras så att trafiken integreras i den övriga av samhället organiserade trafiken. Taxitrafiken bör enligt motionärerna vara i kommunernas eller landstingens ägo eller, alternativt, bedrivas i privat regi på grundval av entreprenadavtal mellan kommuner och landsting, å ena sidan, och taxinäringen, å andra sidan.

Utskottet ser för sin del inget skäl att ändra taxis ägareförhållanden på sätt motionärerna föreslår. Vad gäller kravet på entreprenadavtal vill utskottet erinra om att sådana avtal träffas bl.a. för s.k. kompletteringstrafik inom ramen för trafikhuvudmännens verksamhet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T66 (vpk) yrkande 43.

2 Lokal och regional kollektivtrafik

I den trafikpolitiska propositionen erinras under rubriken Utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken om att 1978 års trafikhuvudmannareform har inneburit en standardförbättring av den lokala och regionala kollektivtrafiken och även i övrigt medfört flera positiva effekter. Som exempel härpå nämns bl.a. ökad produktionsvolym och resandefrekvens, lägre energiförbrukning, bättre miljö genom mindre avgasutsläpp samt färre trafikolyckor. Mot bakgrund av de hittillsvarande positiva erfarenheterna

bör – framhåller föredraganden – grunderna för trafikhuvudmannareformen ligga fast. Trafikhuvudmannaskapet bör även i framtiden ses i det regionala perspektivet, inte minst med hänsyn till behovet av fortsatt samordning över kommungränserna.

Vad föredraganden sålunda anfört om *utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken* bör enligt utskottets mening riksdagen lämna utan erinran.

Enligt motionerna T86 (m) och T89 (m) bör riksdagen besluta om *upphävande av 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik*.

I motionerna T86 (m) och T89 (m) begärs vidare en översyn av yrkestrafiklagstiftningen i syfte att öka trafikutbudet och konkurrensen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken. En sådan översyn bör medföra en ordning som innebär att linjetrafiktillstånd även efter år 1989 skall vara en förutsättning för att få bedriva lokal och regional kollektivtrafik med buss. För att befrämja konkurrens och effektivitetshöjande åtgärder inom den lokala och regionala kollektivtrafiken bör vidare övervägas ett införande av tidsbestämda linjetrafiktillstånd. Tillstånden skulle kunna ha en varaktighet av fem à tio år.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden till en början erinra om bakgrunden till 1978 års trafikhuvudmannareform och 1985 års komplettering av denna.

Fram till 1950-talet täckte busslinjetrafiken sina kostnader genom de biljettintäkter som trafiken drog in. Efter hand drabbades emellertid trafikföretagen av försämrad lönsamhet. Privatbilismens framväxt, befolkningsomflyttningar m.fl. omständigheter gjorde det allt svårare att driva busslinjetrafik med företagsekonomisk lönsamhet. Många kommuner valde samtidigt att ge bidrag för att upprätthålla och utveckla busstrafiken, då man ansåg att trafikservicen utgjorde en viktig del av samhällsservicen. Det var denna utveckling som ledde fram till trafikhuvudmannareformen.

Det stora flertalet trafikhuvudmän bedriver trafiken med hjälp av entreprenörer. Detta förhållande kan sägas utgöra utgångspunkten för den komplettering av trafikhuvudmannareformen, varom riksdagen beslutade år 1985. I propositionen (1984/85:168) framhöll föredragande departementschefen att tillståndshavarnas regelmässiga ensamrätt till linjetrafik på en viss sträcka så gott som omöjliggör ytterligare linjetrafik på samma sträcka. Även i övrigt medför – betonade föredraganden – ifrågavarande ensamrätt avsevärda begränsningar av möjligheterna att kunna planera trafiken på mest rationella sätt. Att exempelvis merutnyttja en buss under en annars tom returkörning eller utnyttja samma fordon på olika linjesträckningar, i såväl tätorts- som landsbygdstrafik, ställer sig ofta svårt genom att de olika trafikföretagen har var sina klart avgränsade tillstånd.

I propositionen erinrades vidare om de växande underskottsbidragen från kommuner och landsting till ifrågavarande trafik och konstaterades att denna till stor del bygger på ekonomiskt stöd från samhället. En mycket stor del av den i dag bedrivna trafiken hade inte – betonade föredraganden – kunnat upprätthållas utan dessa tillskott. Trafiktillstånden i sig har därför i allmänhet ett begränsat värde för bussföretagen. Det är i stället samhällets

beslut att stödja trafiken på linjen som till väsentlig del utgör trafikutövarens trygghet.

Mot den sålunda angivna bakgrunden föreslogs en lag som fr.o.m. den 1 juli 1989 ger trafikhuvudmännen rätt att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva den trafik som de har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd att gälla. Avsikten med reformen är inte – betonades det – att försämra förutsättningarna för entreprenadtrafiken utan att skapa ett system där relationerna mellan trafikhuvudmännen, i egenskap av upphandlare, och entreprenörer blir mer marknadsmässiga än i dag. Genom en fri upphandling ges huvudmännen och trafikföretagen större möjligheter att se till att avtalen utformas på ett sådant sätt att entreprenörer med en effektiv och väl fungerande verksamhet stimuleras.

Utskottet såg för sin del regeringens förslag som en naturlig följd av den ansvarsfördelning för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg som 1978 års trafikhuvudmannareform innebär. 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. Regeringens förslag syntes – betonade utskottet – väl ägnade att tillgodose det syftet samt intresset av en effektivitetsbefrämjande fri konkurrens mellan berörda trafikutövare.

Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker därför yrkandena om upphävande av 1985 års lag enligt motionerna T86 (m) och T89 (m).

Yrkandena om en översyn av yrkestrafiklagstiftningen, om att trafiktillstånd även efter år 1989 skall utgöra en förutsättning för att bedriva lokal och regional linjetrafik med buss samt om att tidsbestämda tillstånd bör införas har samma innebörd som kravet på att 1985 års lag skall upphävas. Dessa yrkanden avstyrks följaktligen likaså.

I motionerna T86 (m), T89 (m) och T913 (fp) begärs en *spärregel mot huvudmannatrafik i egen regi.*

Enligt utskottets mening bör trafikhuvudmännen, med det politiska och ekonomiska ansvar de har för trafiken, själva bestämma om – och i vilken utsträckning – trafiken skall utföras i egen regi eller med hjälp av entrepenörer. Med det sagda avstyrks motionsyrkandena.

I motion T86 (m) och T89 (m) behandlas *trafikhuvudmännens verksamhetsformer.* Motionärerna vill att trafiken – om den sker i egen regi – skall bedrivas av en särskild juridisk person.

Huvudmännens självbestämmanderätt synes utskottet böra gälla även i den nu berörda frågan. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

I motion T86 (m) framhålls att trafikhuvudmännens underskott i trafiken under åren 1980–1986 ökade från 2,7 till 5 miljarder kronor. Resenärerna bär – betonas det i motionen – en alltför låg andel av trafikens kostnader. Staten bör därför tillsammans med trafikhuvudmännen ta fram ett *treårsprogram för förbättring av länstrafikens bärkraft.* Programmets målsättning bör vara att resenärerna bör bära minst 50 % av kostnaderna.

Huvudmännens ansvar för den trafik de bedriver medför enligt utskottets

mening att de själva 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 motionsyrkandet, varför detsamma avstyrks.

I motion T86 (m) begärs vidare en förutsättningslös *utvärdering av länstrafiken.*

Av den trafikpolitiska propositionen framgår att transportrådet sammanställt en rapport 1986:17 Den lokala och regionala kollektivtrafiken – utvärdering av länshuvudmannareformen. Utvärderingen gäller åren 1980–1986. Syftet med motionsyrkandet synes sålunda tillgodosett, varför det bör kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Enligt motion T95 (c) bör det införas en ordning som medger *privata intressenter som delägare i länstrafikbolag.*

Enligt utskottets mening bör den lokala och regionala kollektivtrafiken betraktas som en del i den grundläggande samhällsservicen. Det synes därför naturligt att verksamheten, som till stor del betalas med skattemedel, drivs i samhällelig regi. Av det anförda följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion T223 (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) att ett länsvis avgränsat ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken synes mest ändamålsenligt. Utskottet förutsätter att huvudmännen i de båda Skånelänen söker finna lösningar i den fråga om samordning av viss tågtrafik i Skåne som motionärerna behandlar. Vidare erinras om att regeringen enligt 1978 års huvudmannaskapslag kan meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmännen i olika län.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

Utskottet vill i sammanhanget fästa uppmärksamheten på uttalandena i den trafikpolitiska propositionen under rubriken 11.6 Samordning mellan långväga kollektivtrafik och lokal/regional kollektivtrafik. Föredraganden betonar att samverkan mellan trafikhuvudmännen och de företag som svarar för den långväga kollektivtrafiken bör vidareutvecklas i fråga om taxor, biljettregler, kundinformation m.m. Vidare framhålls att kollektivtrafiken bör ses som en helhet oberoende av administrativa gränser, huvudmannaskap och typ av färdmedel.

Vad föredraganden sålunda anfört om *samordning mellan långväga kollektivtrafik och lokal/regional kollektivtrafik* bör riksdagen enligt utskottets mening lämna utan erinran.

I motionerna T86 (m) och T89 (m) framhålls att *parallellkoncessioner* bör ges till fristående företag på sådana lokala och regionala busslinjer med omfattande trafik som drivs av huvudmännen.

Enligt utskottets mening bör man inte försvaga det ekonomiska underlaget för den i så hög grad skattefinansierade huvudmannatrafiken genom att

medge trafik som konkurrerar med denna på sådana linjer som motionärerna åsyftar. Utskottet avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

I motionerna T931 (c), T934 (m, fp) och T935 (s) behandlas trafiken med *flygbussar* mellan terminaler och flygplatser. Enligt de båda sistnämnda motionerna bör flygbolagen, företrädda av Linjeflyg AB, ges totalansvaret och trafikeringsrätten för flygbusstrafiken mellan samtliga terminaler och flygplatser i landet. Trafiken bör – betonar motionärerna – bedrivas på entreprenad. I den förstnämnda motionen framhålls att Linjeflyg/SAS bör ges totalansvaret för flygbusstrafiken inom landet.

Det av motionärerna behandlade spörsmålet synes utskottet i första hand vara en förhandlingsfråga mellan berörda intressenter. Någon riksdagens åtgärd finner utskottet för sin del inte påkallad, varför motionsyrkandena avstyrks.

I motion T937 (fp) begärs en utredning av möjligheterna för företag att arrangera *kollektiva arbetsresor*. Motionärerna vill få till stånd en ordning som gör det möjligt för företag att kunna starta busslinjer mellan arbetsplatsen och områden där de anställda valt att bosätta sig.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att yrkestrafiklagstiftningen – och därmed tillståndsprövningen – enligt 1 kap 4 § punkt 1 i yrkestrafikförordningen (1979:871) inte gäller för transport av passagerare till eller från deras arbetsplatser, när bilinnehavaren kör till eller från sin egen arbetsplats, om transporten sker med bil eller en s.k. lätt buss med en totalvikt av högst 3,5 ton. Detsamma gäller även i de fall arbetsgivaren tillhandahåller bilen eller den lätta bussen.

Transporter med tyngre fordon – i de fall som motionärerna åsyftar – kan också ske utan tillstånd, om trafiken inte är yrkesmässig, dvs. sker utan att passagerarna betalar ersättning.

Vad utskottet nu anfört torde i huvudsak tillgodose syftet med motionsyrkandet. Det bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

I motion T48 (c) erinras om riksdagens beslut att avveckla den statliga driftersättningen till lokal och regional kollektivtrafik (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 18, rskr. 260) och om att man från centerpartiets sida motsatt sig avvecklingen. Enligt motionärerna bör statsmakterna ta ett övergripande ansvar för att en grundläggande service med kollektivtrafik kan upprätthållas på den svenska landsbygden. Bidraget bör därför återinföras och ett anslag av 100 milj. kr. anvisas som *bidrag till landsbygdstrafik*.

Även av motion T215 (vpk) framgår att motionären vill återinföra ifrågavarande statliga driftersättning.

Utskottet vill med anledning av dessa båda motionsyrkanden erinra om att riksdagen – med hänvisning till driftersättningens regionalpolitiska betydelse – år 1986 beslöt anslå 70 milj. kr. i extra skatteutjämningsbidrag till skogslänen och Gotland för att skapa förutsättningar för en fortsatt tillfredsställande transportförsörjning i dessa regioner. Vidare erinras om regeringens förslag – i en annan del av den trafikpolitiska propositionen än den här behandlade – att riksdagen inom ramen för ett anslag Byggande av

länstrafikanläggningar anvisar medel för att stimulera investeringar i bl.a. lokal och regional kollektivtrafik som främjar miljö, samordning och energieffektivitet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandena, vilkas syfte torde få anses i huvudsak tillgodosett.

3 Handikappanpassad kollektivtrafik

Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Vidare skall de färdmedel som används så långt möjligt vara lämpade för handikappade personer. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser utfärdar de ytterligare föreskrifter som behövs för att åtgärderna skall kunna genomföras. Ansvaret för genomförandet ligger på transportrådet.

Den av regeringen förordade inriktningen för *handikappanpassning av kollektivtrafiken* innebär att även fordon i beställnings-, turist- och färdtjänsttrafik skall omfattas av lagen. Denna kommer därmed att omfatta all yrkesmässig trafik för personbefordran. Vidare framhålls att transportrådets föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik bör ses över.

Regeringens förslag föranleder ingen utskottets erinran och tillstyrks följaktligen.

Utformningen av förslaget till lag om ändring i *lagen om handikappanpassad kollektivtrafik* har inte heller givit utskottet anledning till erinran. Lagförslaget tillstyrks.

Föredraganden framhåller att en helhetssyn bör läggas på samhällets olika åtgärder – kommunal färdtjänst, bilstöd, handikappanpassning av kollektiva färdmedel och riksfärdtjänst – för att säkerställa handikappades förflyttningsmöjligheter och att resurserna fördelas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt.

Vad föredraganden sålunda anfört om *samordnade åtgärder för att underlätta handikappades förflyttningsmöjligheter* synes böra lämnas utan någon riksdagens erinran.

I en annan del av den trafikpolitiska propositionen än den som behandlas här föreslås att medel under innevarande budgetår skall avsättas för att stimulera till handikappanpassning av fordon och terminaler utöver vad som följer av gällande föreskrifter. Detta förslag – som berör anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator – kommer utskottet att närmare behandla i sitt betänkande om Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna.

I motion T26 (s) framhålls att en *tidsplan för handikappanpassning av terminaler* bör upprättas.

Utskottet konstaterar att regeringen inte föreslår någon tidsplan för handikappanpassning av äldre terminaler. Ett planmässigt genomförande av

en sådan anpassning bör emellertid enligt utskottets mening komma till stånd. Tio år har snart gått sedan riksdagen beslutade om en handikappanpassning och fortfarande är alltför många terminaler inte anpassade till de handikappades behov. Det torde ankomma på regeringen att vidta de åtgärder som fordras för det planmässiga genomförandet.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion T26 (s) uttalas vidare önskemål om en *förbättrad handikappanpassning av tågen.*

Enligt vad utskottet erfarit har SJ vidtagit ett flertal åtgärder för att handikappanpassa sina tåg. I vissa vagnar, som alltid framförs i Intercitytågen, är sålunda mittgångarna breda nog för att medge att rullstolar framförs. Därtill finns särskilda rullstolsplatser med förankringsanordningar. Vissa vagntyper har vidare försetts med med bekväma instegsanordningar samt s.k. kontrastmarkeringar till hjälp för synskadade. När snabbtågen kommer i trafik, avses de – enligt vad utskottet erfarit – utrustas med en särskild handikappanpassad avdelning. I anslutning till denna kommer det att på ömse sidor av vagnavdelningen finnas särskilda lyftanordningar till hjälp för de handikappade.

Utskottet förutsätter att SJ fortsätter sitt arbete med att handikappanpassa tågen i all den utsträckning som är tekniskt och ekonomiskt rimlig. Någon riksdagens åtgärd synes därför inte erforderlig, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion T919 (fp) begärs en *översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken* i syfte att få fram ett underlag för beslut om åtgärder som kan påskynda utvecklingen.

I motion T65 (fp) framhålls att en ökad handikappanpassning av kollektiva färdmedel medför att behovet av färdtjänst successivt minskar. Motionärerna vill emellertid samtidigt betona vikten av att alla trafikslag handikappanpassas.

Med anledning av dessa båda motionsyrkanden vill utskottet till en början erinra om det nämnda förslaget om en extra medelsanvisning, som avser innevarande budgetår, för handikappanpassning av fordon och terminaler.

Förslaget skall enligt föredraganden ses mot bakgrund av behovet att komplettera transportrådets generellt verkande föreskrifter med lösningar som är mera individuellt inriktade i förhållande till de förflyttningsbehov som finns på en viss ort. Mångfalden av tekniska lösningar talar för – betonar föredraganden – en ökad flexibilitet i val av åtgärder och att större vikt bör läggas vid möjligheter till lokala initiativ.

Vidare erinrar utskottet om det nämnda förslaget att utvidga tillämpningsområdet för lagen om handikappanpassad kollektivtrafik till att omfatta all yrkesmässig trafik för personbefordran.

Mot bakgrund av det anförda synes syftet med de båda motionsyrkanden som nu är i fråga få anses i huvudsak tillgodosett, varför de bör kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T85 yrkande 14 (m) uttalas önskemål om ett kraftigt *förbättrat bilstöd*.

Regeringen har nyligen i proposition 1987/88:99 Förbättrat bilstöd till handikappade föreslagit bl.a. att kretsen av bidragsberättigade utvidgas och att bidragsvillkoren förbättras.

Då syftet med motionsyrkandet sålunda synes tillgodosett bör det kunna lämnas utan särskild åtgärd.

4 Hemställan

Utskottet hemställer

Avregleringens och lämplighetsprövningens omfattning m.m.

1. beträffande *avregleringens omfattning*

att riksdagen

a) med avslag på motionerna 1987/88:T20 (s), 1987/88:T21 (s), 1987/88:T65 (fp) yrkande 8, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 44, 1987/88:T86 (m) yrkande 10, 1987/88:T89 (m) yrkande 12, 1987/88:T95 (c) yrkande 10, 1987/88:T96 (m) yrkande 1, 1987/88:T99 (s) och 1987/88:T100 (fp) yrkande 4 i denna del godkänner den inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen,

b) lämnar utan erinran vad som i den trafikpolitiska propositionen anförts om inriktningen för länsgränsöverskridande busstrafik,

c) lämnar motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 27, 1987/88:T97 (c) yrkande 1, 1987/88:T904 (c) och 1987/88:T905 (c) utan särskild åtgärd,

2. beträffande *lämplighetsprövningens omfattning*

att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 11, 1987/88:T96 (m) yrkande 2 och 1987/88:T100 (fp) yrkandena 1–3 och 4 i denna del godkänner den inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen,

3. beträffande *dispens från kravet på taxameter*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T97 (c) yrkande 2 godkänner de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen,

4. beträffande *kvittoskrivande och registrerande taxameter*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T97 (c) yrkande 3 godkänner de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen,

5. beträffande *inriktning av kollektivtrafiken och riktlinjer för taxitrafikens utveckling i övrigt*

att riksdagen godkänner den inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som förordas i den trafikpolitiska propositionen i de delar som ej omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

6. beträffande *taxitrafiken i övrigt*
att riksdagen lämnar utan erinran vad som härom anförts i den trafikpolitiska propositionen,

7. beträffande *lämplighetskrav*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T98 (s) i denna del antar de i yrkestrafikpropositionen framlagda förslagen till yrkestrafiklag, såvitt avser 6, 7, 15 och 17 §§, och till lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning, såvitt avser 2 kap. 2 och 3 §§ samt 3 kap. 1 och 1 a §§,

8. beträffande *avreglering*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T98 (s) i denna del och 1987/88:T101 (vpk) antar de under moment 7 nämnda lagförslagen, i de delar de ej omfattas av vad utskottet där hemställt, samt de i yrkestrafikpropositionen framlagda förslagen till lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden,

9. beträffande *taxinäringens ägareförhållanden*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 43,

Lokal och regional kollektivtrafik

10. beträffande *utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken*
att riksdagen lämnar utan erinran vad som anförts härom i den trafikpolitiska propositionen,

11. beträffande *upphävande av 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T86 (m) yrkandena 1, 2, 5 och 9 samt 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del,

12. beträffande *spärregel mot huvudmannatrafik i egen regi*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 3, 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del och 1987/88:T913 (fp),

13. beträffande *trafikhuvudmännens verksamhetsformer*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 4 och 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del,

14. beträffande *treårsprogram för förbättring av länstrafikens bärkraft*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T86 (m) yrkande 8,

15. beträffande *utvärdering av länstrafiken*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T86 (m) yrkande 7,

16. beträffande *privata intressenter som delägare i länstrafikbolag*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T95 (c) yrkande 9,

17. beträffande *gemensamt huvudmannaskap för den skånska kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T223 (fp) yrkande 4,

18. beträffande *samordning mellan långväga kollektivtrafik och lokal/regional kollektivtrafik,*
att riksdagen lämnar utan erinran vad som anförts härom i den trafikpolitiska propositionen,

19. beträffande *parallellkoncessioner*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 6 och 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del,

20. beträffande *flygbussar*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T931 (c), 1987/88:T934 (m,fp) och 1987/88:T935 (s),

21. beträffande *kollektiva arbetsresor*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T937 (fp),

22. beträffande *bidrag till landsbygdstrafik*
att riksdagen
a) avslår motion 1987/88:T48 (c) yrkande 28,
b) avslår motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 4,

Handikappanpassad kollektivtrafik

23. beträffande *handikappanpassning av kollektivtrafiken*
att riksdagen godkänner den inriktning härför som förordas i den trafikpolitiska propositionen,

24. beträffande *lagen om handikappanpassad kollektivtrafik*
att riksdagen antar det i yrkestrafikpropositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik,

25. beträffande *samordnade åtgärder för att underlätta handikappades förflyttningsmöjligheter*
att riksdagen lämnar utan erinran vad som anförts härom i den trafikpolitiska propositionen,

26. beträffande *tidsplan för handikappanpassning av terminaler*
att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T26 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

27. beträffande *förbättrad handikappanpassning av tågen*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T26 (s) yrkande 2,

28. beträffande *översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 17 och 1987/88:T919 (fp) utan särskild åtgärd,

29. beträffande *bilstöd*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T85 (m) yrkande 14 utan särskild åtgärd.

Stockholm den 15 mars 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

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

1. Avregleringens omfattning (mom. 1)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Mot bakgrund" och på s. 14 slutar med "yrkande 12 avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör inriktningen av lagstiftningsarbetet på yrkestrafikens område vara att åstadkomma en fortsatt avreglering för att härigenom möjliggöra sund konkurrens och nya initiativ. De av regeringen framlagda förslagen innebär vissa lättnader i regelverket. Förslagen är emellertid inte tillräckligt långtgående.

Utskottet motsätter sig sålunda att SJ:s persontrafik på järnväg och trafikhuvudmännens linjetrafik skall åtnjuta ett fortsatt skydd mot konkurrens från den interregionala busslinjetrafiken.

Utgångspunkten för lagstiftningsarbetet måste enligt utskottets mening vara kundernas behov och inte intresset att skydda offentliga trafikföretag mot konkurrens.

Ett annat uttryck för att regeringen alltjämt förordar en omfattande reglering är förslaget att trafikhuvudmännen skall få ett övergripande ansvar för taxiförsörjningen i länen. Utskottet anser att detta förslag inte bör genomföras.

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

Utskottet kommer i det följande att behandla de lagstiftningsfrågor som aktualiseras mot bakgrund av här redovisade bedömningar.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionerna T65 (fp) yrkande 8, T86 (m) yrkande 10, T89 (m) yrkande 12, T96 (m) yrkande 1 och T100 (fp) yrkande 4 i denna del torde få anses tillgodosett.

Även syftet med motionerna T48 (c) yrkande 27, T97 (c) yrkande 1, T904 (c) och T905 (c) torde få anses tillgodosett. De bör följaktligen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *avregleringens omfattning*
>
> att riksdagen
>
> a) med anledning av den inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen, vad som i samma proposition anförts om inriktningen för länsgränsöverskridande busstrafik, motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 8, 1987/88:T86 (m) yrkande 10, 1987/88:T89 (m) yrkande 12, 1987/88:T96 (m) yrkande 1 och 1987/88:T100 (fp) yrkande 4 i denna del samt med avslag på motionerna 1987/88:T20 (s), 1987/88:T21 (s), 1987/88:T66 (vpk) yrkande 44, 1987/88:T95 (c) yrkande 10 och 1987/88:T99 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

b) lämnar motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 27, 1987/88:T97 (c) yrkande 1, 1987/88:T904 (c) och 1987/88:T905 (c) utan särskild åtgärd,

2. Avregleringens omfattning (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Mot bakgrund" och på s. 14 slutar med "yrkande 12 avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet motsätter sig regeringens förslag om en avreglering av yrkestrafiken.

En i princip fri konkurrens för taxitrafiken, för beställningstrafiken med bussar och för bussuthyrningsrörelser strider mot kraven på ett samhällsekonomiskt synsätt på transportområdet.

Utskottet har dock ingen erinran mot att kraven på lämplighet för verksamhet på yrkestrafikområdet skärps på det sätt som regeringen föreslår.

De sålunda angivna riktlinjerna bör tjäna som utgångspunkt för det fortsatta lagstiftningsarbetet med yrkestrafiken.

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

Utskottet kommer i det följande att behandla de lagstiftningsfrågor som nu aktualiseras mot bakgrund av här redovisade bedömningar.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T66 (vpk) yrkande 44 torde få anses tillgodosett.

Vidare torde syftet med motionerna T20 (s), T21 (s), T95 (c) yrkande 10 och T99 (s) få anses delvis tillgodosett.

Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *avregleringens omfattning*

att riksdagen med anledning av den inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen, vad som i samma proposition anförts om inriktningen för länsgränsöverskridande busstrafik, motionerna 1987/88:T20 (s), 1987/88:T21 (s), 1987/88:T66 (vpk) yrkande 44, 1987/88:T95 (c) yrkande 10 och 1987/88:T99 (s) samt med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 27, 1987/88:T65 (fp) yrkande 8, 1987/88:T86 (m) yrkande 10, 1987/88:T89 (m) yrkande 12, 1987/88:T96 (m) yrkande 1, 1987/88:T97 (c) yrkande 1, 1987/88:T100 (fp) yrkande 4 i denna del, 1987/88:T904 (c) och 1987/88:T905 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Lämplighetsprövningens omfattning (mom. 2)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Vad gäller" och slutar med "motsvarande delar" bort ha följande lydelse:

Med anledning av regeringens riktlinjeförslag om *lämplighetsprövningens omfattning* och motionsyrkandena i frågan vill utskottet i enlighet med sin principiella syn på näringsfriheten – och därmed på yrkestrafiken – framhålla att lämplighetskrav endast bör omfatta faktorer av betydelse för passagerarnas säkerhet och för trafiksäkerheten. Någon lämplighetsprövning av juridiska personer bör över huvud inte förekomma.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionerna T86 (m) yrkande 11, T96 (m) yrkande 2 samt T100 (fp) yrkandena 1–3 och 4 i denna del torde få anses tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *lämplighetsprövningens omfattning*

att riksdagen med anledning av den inriktning av kollektivtrafiken och de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen samt motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 11, 1987/88:T96 (m) yrkande 2 och 1987/88:T100 (fp) yrkandena 1–3 och 4 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

4. Kvittoskrivande och registrerande taxameter (mom. 4)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Utskottet har" och slutar med "del tillstyrks" bort ha följande lydelse:

Föreskrifter om obligatoriska funktionskrav för taxametrar bör enligt utskottets mening anpassas till de krav som bokföringslagen ställer på motsvarande maskinella utrustning inom detaljhandeln. Funktionskrav härutöver på ytterligare uppgifter om utförda transporter från trafikhuvudmäns, landstings, kommuners eller andra kunders sida bör regleras i upphandlingsavtal mellan dessa kunder och berörda taxiföretag.

Utskottet utgår från att utformningen av taxametrar blir sådan att den personliga integriteten hos resenärerna beaktas.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med motion T97 (c) yrkande 3 – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *kvittoskrivande och registrerande taxameter*

att riksdagen med anledning av de riktlinjer för taxitrafikens utveckling som i denna del förordas i den trafikpolitiska propositionen och motion 1987/88:T97 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

5. Lämplighetskrav (mom. 7)

– under förutsättning av bifall till reservation 3 –

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Med hänvisning" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Med hänvisning till utskottets ställningstaganden till ifrågavarande riktlinjeförslag avstyrks förslagen till yrkestrafiklag och lag om ändring i biluthyrningslagen i de delar de innehåller *lämplighetskrav*.

Regeringen bör enligt utskottets mening låta omarbeta dessa lagförslag i enlighet med de riktlinjer som utskottet angivit i fråga om lämplighetsprövningens omfattning och föreläggа riksdagen erforderliga lagförslag i så god tid att riksdagen hinner besluta att avregleringen skall träda i kraft enligt regeringens intentioner.

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

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T98 (s) torde få anses delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

> 7. beträffande *lämplighetskrav*
>
> att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T98 (s) i denna del *dels* avslår de i yrkestrafikpropositionen framlagda förslagen till yrkestrafiklag, såvitt avser 6, 7, 15 och 17 §§ och till lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning, såvitt avser 2 kap. 2 och 3 §§ samt 3 kap. 1 och 1 a §§, *dels* som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Avreglering (mom. 8)

– under förutsättning av bifall till reservation 1 –

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "av yrkestrafiken" bort ha följande lydelse:

Med hänvisning till utskottets ställningstaganden till ifrågavarande riktlinjeförslag avstyrks förslaget till yrkestrafiklag, i de delar det ej innehåller lämplighetskrav, och förslaget till lag om ändring i 1978 års huvudmannaskapslag.

Förslaget till lag om ändring i biluthyrningslagen tillstyrks i de delar det ej innehåller lämplighetskrav liksom de övriga lagförslag som nu är i fråga.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till ändringar i förslagen till yrkestrafiklag och 1978 års huvudmannaskapslag enligt de riktlinjer som utskottet angivit i sitt ställningstagande till avregleringens omfattning. Förslagen bör föreläggas riksdagen i så god tid att riksdagen kan besluta om ikraftträdande av avregleringen enligt regeringens intentioner.

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

Utskottets ställningstagande innebär att motion T98 (s) i här berörd del avstyrks. Syftet med motion T101 (vpk) torde få anses delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *avreglering*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T98 (s) i denna del och med anledning av motion 1987/88:T101 (vpk)

a) *dels* avslår det under moment 7 nämnda förslaget till yrkestrafiklag, i de delar det ej omfattas av vad utskottet där hemställt, och det i yrkestrafikpropositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, *dels* som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) antar det under moment 7 nämnda förslaget till lag om ändring i lagen om biluthyrning, i de delar det ej omfattas av vad utskottet där hemställt, samt de i yrkestrafikpropositionen framlagda förslagen till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden,

7. Avreglering (mom. 8)

– under förutsättning av bifall till reservation 2 –

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "av yrkestrafiken" bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående angivit att det motsätter sig regeringens förslag om avreglering av yrkestrafiken.

Härav följer att förslagen till yrkestrafiklag och till lag om ändring i biluthyrningslagen avstyrks i de delar de ej innehåller lämplighetskrav. Detta innebär att motion T98 (s) med begäran om avslag på sistnämnda lagförslag tillstyrks i här berörd del.

Utskottet anser sig dock kunna godta regeringens förslag till ändringar i 1978 års huvudmannaskapslag samt 1985 års lagar om rätt att driva viss linjetrafik och om buss- och taxivärderingsnämnden.

Genom vad utskottet nu anfört torde syftet med motion T101 (vpk) få anses tillgodosett.

Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning på yrkestrafikområdet enligt de riktlinjer som utskottet angivit i det föregående.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *avreglering*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1987/88:T98 (s) i denna del, med anledning av motion 1987/88:T101 (vpk) och med avslag på de under moment 7 nämnda lagförslagen, i de delar de ej omfattas av vad utskottet där

hemställt, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) antar de i yrkestrafikpropositionen framlagda förslagen till lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden,

8. Taxinäringens ägareförhållanden (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Utskottet ser" och slutar med "motion T66 (vpk) yrkande 43" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening utgör taxi ett dyrt, resursslösande och individualistiskt transportmedel. "Mellanstadier" mellan taxitrafik i vanlig mening och de allmänna masstransportmedlen bör införas. Genom en samordning av ett litet antal personers resor skulle man kunna erbjuda en dörr-till-dörrservice, visserligen med avstickare här och där samt något längre väntetid än vid beställning av vanlig taxi, men med en transportstandard som är avsevärt bättre än den vanliga kollektivtrafiken, i varje fall i mindre tätorter, glesbygd och särskilt under lågtrafiktid. Priset skulle bli högre än för vanlig kollektivtrafik men avsevärt lägre än för vanlig taxi.

En sålunda omstrukturerad taxinäring bör enligt utskottets uppfattning integreras i den övriga samhällskontrollerade kollektivtrafiken. Detta skulle – som motionärerna framhåller – kunna ske enligt två modeller. Den ena innebär att kommuner och landsting blir ägare till alla taxibilar. Den andra innebär att privatägd taxi bibehålls och verkar inom ramen för entreprenadavtal med taxiägarna. Avtalen skulle inte förbjuda taxiägarna att köra vanlig taxitrafik men innehålla föreskrifter om sådan "fri" trafikering i syfte att undvika resursslösande parallellkörningar. Inom ramen för denna andra modell skulle givetvis taxiföretagen få konkurrera om entreprenaduppdragen och om de "fria" resorna.

Regeringen bör enligt utskottets mening låta utreda möjligheterna att omstrukturera taxinäringen enligt de båda angivna modellerna och därefter förelägga riksdagen förslag i enlighet med någon av dem.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med motion T66 (vpk) yrkande 43 – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *taxinäringens ägareförhållanden*

att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 43 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Upphävande av 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik m.m. (mom. 11)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet vill" och på s. 18 slutar med "följaktligen likaså" bort ha följande lydelse:

1985 års riksdagsbeslut som från den 1 juli 1989 ger trafikhuvudmännnen rätt att driva linjetrafik med buss utan trafiktillstånd 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.

Utskottet förutsätter att regeringen vid utarbetande av förslag om upphävande av 1985 års lagstiftning beaktar – och lägger fram förslag i – de frågor som i övrigt aktualiseras i ifrågavarande motioner, i det övergripande syftet att finna former för ökad konkurrens inom den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkanden – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

> 11. beträffande *upphävande av 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik m.m.*
> att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T86 (m) yrkandena 1, 2, 5 och 9 samt 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Spärregel mot huvudmannatrafik i egen regi (mom. 12)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Näringsfrihetsombudsmannen (NO) har framhållit att en spärregel mot ökad egenregiverksamhet från trafikhuvudmännens sida bör införas. Samtidigt betonade NO vikten av att trafikhuvudmännens upphandling görs på ett sådant sätt att mindre företag inte missgynnas. NO underströk vidare att "det är önskvärt att även linjer som nu drivs av huvudmännen med vissa intervaller lämnas för anbudsgivning. Detta torde dock kräva att någon annan än huvudmannen prövar anbuden om denne själv vill delta i anbudsgivningen".

Utskottet delar till fullo NO:s och motionärernas uppfattning om erforderligheten av en bestämmelse som förhindrar trafikhuvudmännen att i egen regi driva den trafik de har ansvaret för.

Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag till erforderlig lagändring.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *spärregel mot huvudmannatrafik i egen regi*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 3, 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del och 1987/88:T913 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Trafikhuvudmännens verksamhetsformer (mom. 13)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Huvudmännens självbestämmanderätt" och slutar med "avstyrks följaktligen." bort ha följande lydelse:

Det råder i dag enligt utskottets mening en olycklig hopblandning av trafikhuvudmännens arbetsuppgifter. Huvudmännen handhar olika uppgifter för planering av trafik och förhandlingar med trafikföretagen om t.ex. underskottstäckning. Samtidigt bedriver flertalet huvudmän trafik i egen regi. Dessa två funktioner bör enligt utskottets mening särskiljas. Busstrafiken bör drivas av en särskild juridisk person.

Det torde ankomma på regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att tillgodose utskottets önskemål.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkanden – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *trafikhuvudmännens verksamhetsformer*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T86 (m) yrkande 4 och 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Treårsprogram för förbättring av länstrafikens bärkraft (mom. 14)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Huvudmännens ansvar" och på s. 19 slutar med "detsamma avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning. Det torde ankomma på regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att tillgodose utskottets önskemål.

Vad utskottet nu har anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *treårsprogram för förbättring av länstrafikens bärkraft*

att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T86 (m) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. Parallellkoncessioner (mom. 19)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Enligt utskottets mening bör man" och på s. 20 slutar med "följaktligen motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionsyrkandena.

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

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *parallellkoncessioner*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T86 (m) yrkande 6 och 1987/88:T89 (m) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. Flygbussar (mom. 20)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Det av" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Ett genomförande av motionärernas förslag synes utskottet väl ägnat att medföra en avsevärt förbättrad service för flygresenärerna och bör därför enligt utskottets mening komma till stånd. Frågan om vilket eller vilka flygföretag som skall ges trafikeringsrätten förutsätter utskottet löses i förhandlingar mellan de berörda intressenterna.

Det torde ankomma på regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att trafikeringsrätten skall kunna beviljas.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *flygbussar*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T931 (c), 1987/88:T934 (m,fp) och 1987/88:T935 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet vill med anledning av dessa" och på s. 21 slutar med "huvudsak tillgodosett" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning. Ett anslag på 100 milj. kr. för nästa budgetår synes väl avvägt. Bidragsreglerna bör som motionärerna framhåller ges en sådan utformning att trafikservicen kan bli flexibel. Medlen bör sålunda t.ex. kunna användas för taxiservice i områden där underlaget för busstrafik är bräckligt. Med det sagda tillstyrker utskottet motion T48 (c) yrkande 28. Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motion T215 (vpk) yrkande 4 få anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *bidrag till landsbygdstrafik*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 28 och med anledning av motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 4 till *Bidrag till landsbygdstrafik* för budgetåret 1988/89 anvisar ett anslag av 100 000 000 kr.,

16. Förbättrad handikappanpassning av tågen (mom. 27)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Enligt vad" och slutar med "härom avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet konstaterar att regeringen alltjämt inte ställt några krav på att SJ i verklig mening skall handikappanpassa tågen. Nuvarande förhållanden innebär att det är förenat med stora svårigheter för en rullstolsburen person att ta sig ombord på tågen.

Inom SJ pågår nu en snabb utveckling av nya modeller, med höga farter och hög komfort. Det är enligt utskottets mening synnerligen viktigt att i samband med detta utvecklingsarbete krav ställs på handikappanpassade tågvagnar, eftersom livslängden på tåg är mycket lång. Erfarenheten visar också att handikappanpassning som sker efteråt blir betydligt dyrare än när den ingår som naturligt inslag vid nyproduktion.

Utskottet vill i detta sammanhang också understryka att en utbyggnad av järnvägen med fler och snabbare tåg kräver stora insatser också för att åstadkomma bekväm, planskild övergång mellan olika spår i både fjärr- och lokaltrafik, hissar, rulltrappor och ljusa och inbjudande passager.

Vad utskottet sålunda anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *förbättrad handikappanpassning av tågen*
att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T26 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken (mom. 28)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Med anledning" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Även utskottet finner det angeläget att fler handikappade personer än för närvarande kan använda kollektivtrafiken i stället för färdtjänsten. Det ger den handikappade ökad frihet och kan på sikt bli billigare.

Riksdagsbeslutet år 1979 om handikappanpassning av kollektivtrafiken under en tioårsperiod har enligt utskottets mening inte givit tillräckliga resultat. Några nämnvärda åtgärder för att t.ex. göra det möjligt för rullstolsburna handikappade att åka buss eller tåg har inte genomförts.

Den bristande handikappanpassningen av kollektivtrafiken motiverar enligt utskottets uppfattning en översyn på området. Syftet härmed bör vara att skapa ett underlag för beslut om åtgärder som kan påskynda handikappanpassningen av de kollektiva färdmedlen. Det torde ankomma på regeringen att se till att översynen kommer till stånd.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med de båda motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

> 28. beträffande *översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken*
>
> att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 17 och 1987/88:T919 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

18. Bilstöd (mom. 29)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Regeringen har" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör reglerna om bilstöd ändras så att kretsen av stödberättigade handikappade vidgas och att bidragen till bilköp kan öka.

Nuvarande regler är alltför restriktiva. En allt större del av de handikappade som i dag nödgas själva helt finansiera sina bilinköp får allt svårare att klara kostnaderna. De handikappade börjar då i stället efterfråga färdtjänst för att klara sina transportbehov. Resultatet blir att den handikappades frihet minskar, samtidigt som samhället åsamkas betydligt högre kostnader.

Enligt utskottets mening bör regeringen i enlighet med här angivna riktlinjer förelägga riksdagen förslag till regler om bilstöd som på ett bättre sätt än för närvarande tillgodoser de handikappades transportbehov och samhällets intresse av att begränsa kostnadsökningarna för färdtjänsten.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *bilstöd*

att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T85 (m) yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilt yttrande

Flygbussar (mom. 20)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anför:

Den kritik som framförts mot flygbusstrafiken är säkert i stora delar motiverad. De problem som finns härrör dock ur det faktum att trafiken bedrivs under skydd av ett monopol.

Det är väl känt att monopol av alla slag missgynnar konsumenterna, om än i varierande grad.

I de av utskottet behandlade motionerna föreslås att problemen skall minskas genom att Linjeflyg övertar trafikeringsansvaret och trafikeringsrätten.

Detta medför endast att monopolrätten övergår till annan innehavare, inte att monopolskyddet avvecklas. Därmed löses inte några problem.

Vi kan inte ställa oss bakom en åtgärd som i stället för att lösa problemen helt enkelt bara flyttar ansvaret för dem till en annan huvudman.

Propositionens lagförslag

1 Förslag till

Yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag avser 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.

Fordonsbegreppen i första stycket har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595).

2 § Yrkesmässig trafik enligt denna lag kan drivas som

1. Linjetrafik	Yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och för vilken ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig, under förutsättning att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.
2. Taxitrafik	Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik.
3. Beställningstrafik med buss	Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik.
4. Godstrafik	Yrkesmässig trafik för transport av gods.

Krav på tillstånd

3 § Yrkesmässig trafik enligt denna lag får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

I fråga om trafikhuvudmans rätt att driva linjetrafik finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Tillståndsmyndighet

4 § Frågor om trafiktillstånd prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Trafikansvariga

5 § I aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga).

Trafikansvariga är
1. i aktiebolag eller ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars en styrelseledamot utsedd av bolaget eller föreningen,
2. i handelsbolag varje bolagsman,
3. i ideella föreningar en styrelseledamot utsedd av föreningen.

Om det finns synnerliga skäl, får den myndighet som meddelar trafiktillstånd medge att en annan person än som nu har angetts skall vara trafikansvarig.

Tillståndsprövning

6 § 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 aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar skall prövningen avse den eller de som är trafikansvariga. Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen avse bolaget respektive föreningen samt
1. verkställande direktör och annan som genom en ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamheten,
2. styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse,
3. bolagsmännen i handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

7 § Om någon av de personer som anges i 6 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet.

8 § 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.

9 § Tillstånd till linjetrafik får förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 §.

Tillstånd till taxitrafik får förenas med villkor om fordons utrustning och beställning av transporter.

Trafiktillstånd får även i övrigt förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.

Giltighet av trafiktillstånd, m. m.

10 § Trafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet begränsas till viss tid eller till vissa transporter.

11 § 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.

12 § Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser.

13 § Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten. I fråga om denne skall 6 § första stycket tillämpas.

14 § Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Återkallelse av tillstånd

15 § Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.

16 § Trafiktillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

17 § Trafiktillstånd kan återkallas, om det vid prövning enligt 7 § framgår att någon av de personer som prövningen avser är olämplig.

18 § Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsyn

19 § De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

20 § Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Ansvarsbestämmelser

21 § Den som driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet skall dömas till böter.

22 § Har beställningstrafik med buss eller godstrafik drivits utan tillstånd, skall den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

Bemyndiganden

23 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

24 § Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989, då yrkestrafiklagen (1979:559) skall upphöra att gälla.

2. Trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen gäller som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen. Därvid skall tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon och till turisttrafik anses som tillstånd till beställningstrafik med buss och tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon anses som tillstånd till dels taxitrafik, dels beställningstrafik med buss med villkor om högst 3,5 tons totalvikt på bussen.

Om ett turisttrafiktillstånd innefattar rätt att i trafiken använda personbil, skall tillståndet i den delen anses som tillstånd till taxitrafik med de begränsningar som följer av tillståndet.

I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall vid tillämpning av 11 § som dag för tillståndet anses den 1 januari 1989.

3. Om det i ett trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid eller, när det gäller tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon, viss näringsverksamhet eller vissa transporter, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon skall fortfarande gälla, dock längst till utgången av juni 1990.

4. I fråga om tillstånd till taxitrafik gäller, utöver vad som föreskrivs i den nya lagen, följande bestämmelser fram till utgången av juni 1990.

a) Tillstånd får ges endast om den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig. Taxa får föreskrivas.

b) Tillståndshavaren är skyldig att på de villkor som gäller för trafiken transportera personer och resgods (trafikeringsplikt).

c) Ett tillstånd får överlåtas på någon annan endast om det finns synnerliga skäl.

d) Bestämmelsen i a) första meningen skall tillämpas även när antalet fordon i trafiken utökas och när ett tillstånd överlåts. När ett tillstånd överlåts skall även bestämmelserna i den nya lagen om trafiktillstånd tillämpas.

e) Tillståndshavare som bryter mot föreskrift om taxa eller trafikeringsplikt skall dömas till böter.

5. Kommuner, landstingskommuner eller kommunala trafikföretag som har tillstånd till linjetrafik får fram till utgången av juni 1989 anlita någon som har tillstånd till taxitrafik eller beställningstrafik med buss för att utföra trafiken. I sådana fall får den som anlitas utföra linjetrafiken med stöd av något av dessa tillstånd. Detsamma gäller sådana kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

6. Har före den nya lagens ikraftträdande ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559) eller har ett dödsbo före ikraftträdandet begärt inlösen enligt 3 kap. 8 § samma lag, skall de äldre bestämmelserna om inlösen fortfarande gälla. Ett dödsbo kan vidare fram till utgången av juni 1990 begära inlösen enligt 3 kap. 8 §, om den avlidne har haft taxitrafik som huvudsaklig sysselsättning. Även i sådant fall gäller äldre bestämmelser om inlösen.

7. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts av en bestämmelse i denna lag, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

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 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[1]	
För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala *kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller linjetrafik* för persontransporter. Trafikens omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.	För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall *det* i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala *linjetrafiken* för persontransporter. Trafikens omfattning anges i *en* trafikförsörjningsplan som huvudmannen antar.

Regeringen får efter framställning av huvudman, landstingskommun eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

1 a §

Trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Efter överenskommelse med landstingskommunen eller en kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla taxitjänster för sådana transportändamål som det annars ankommer på kommun eller landstingskommun att tillgodose. Då en kommun, en landstingskommun eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får beaktas även åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

[1] Senaste lydelse 1985:451.

2 §

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.

Denna lag träder i kraft, i fråga om 1 och 2 §§ den 1 januari 1989, och i fråga om 1 a § den 1 juli 1990.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979:561) om biluthyrning
dels att 1 kap. 3 § skall upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 2 kap. 2 och 3 §§ samt 3 kap. 1 § skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 kap. 1 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
1 §	
Denna lag *gäller* yrkesmässig uthyrning av bilar.	Denna lag *avser* yrkesmässig uthyrning av bilar *och terrängmotorfordon utan förare för en tid som understiger ett år.*
2 §	
Med uthyrningsrörelse avses sådan yrkesmässig uthyrning av bilar utan förare som gäller för en tid som understiger ett år.	*Fordonsbegreppen i 1 § har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595).*
3 §	
Bestämmelserna om uthyrningsrörelse i denna lag skall också tillämpas på uthyrning av terrängmotorfordon.	
2 kap.	
2 §	
Tillstånd till uthyrningsrörelse får ges endast till den som med hänsyn till *personliga och* ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.	Tillstånd till uthyrningsrörelse 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 aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar skall vid prövningen av förhållanden som avses i första stycket i tillämpliga delar gälla vad som föreskrivs i 6 § andra och tredje styckena yrkestrafiklagen (1988:000). Prövningen av yrkeskunnandet skall därvid avse den som ansvarar för uthyrningsverksamheten.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	
Tillstånd till uthyrning av bussar får ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.	*Om någon av de personer som anges i 6 § andra stycket yrkestrafiklagen (1988:000) byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet.*
3 kap.	
1 §	
Om det i uthyrningsrörelsen har förekommit *sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten* skall till ståndet återkallas. Om missförhållandena inte är *så allvarliga att det finns skäl för återkallelse men det finns anledning anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.*	Om det i uthyrningsrörelsen *eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden, eller om annars förutsättningarna enligt 2 kap. 2 § inte längre föreligger,* skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är *av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.*
1 a §	
	Ett tillstånd till uthyrningsrörelse kan återkallas om det vid en prövning enligt 2 kap. 3 § framgår att någon av de personer som prövningen avser är olämplig.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

4 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik

dels att 8–10 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 1–7 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Denna lag avser linjetrafik på väg för persontransporter *a) inom ett län,* *b) mellan län i den mån regeringen meddelar beslut enligt 3 § andra stycket.*	*Trafikhuvudmannen får inom länet driva sådan linjetrafik som avses i 2 § yrkestrafiklagen (1988: 000) utan tillstånd.*
2 §	
Med trafikhuvudman avses i denna lag en sådan huvudman som anges i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (1979:559).	*Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta att en trafikhuvudman får utan tillstånd driva linjetrafik på bestämda linjer som sträcker sig från det län där huvudmannaskapet gäller in i ett angränsande län.*
3 §	
Linjetrafik som avses i 1 § a får från och med den 1 juli 1989 utan linjetrafiktillstånd drivas av trafikhuvudmannen. *Om särskilda skäl föranleder det får regeringen besluta att en trafikhuvudman från och med den 1 juli 1989 får driva linjetrafik utan linjetrafiktillstånd inom visst, väl avgränsat område i annat län än det där huvudmannaskapet gäller. Sådant beslut får dock inte meddelas efter utgången av juni 1986.*	*Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.*
4 §	
Tillstånd som har meddelats till sådan linjetrafik som avses i 1 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989. Om det finns särskilda skäl får beslutas att ett visst tillstånd skall gälla även efter denna tidpunkt.	*Om någon annan än en trafikhuvudman har tillstånd att driva linjetrafik på linjer om omfattas av beslut enligt 2 §, upphör det tillståndet att gälla två år efter det att beslutet har vunnit laga kraft. Trafikhuvudmannens rätt att driva trafiken inträder när den andres tillstånd upphör att gälla.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Vid inlösen enligt 5 § före den 1 juli 1989 upphör trafiktillståndet för den linjetrafik, i vilken de inlösta tillgångarna har använts, att gälla när inlösen har slutförts. Om ett tillstånd till linjetrafik upphör att gälla enligt vad som nu sagts har trafikhuvudmannen rätt att få ett motsvarande trafiktillstånd för tiden intill utgången av juni 1989.	*Vid inlösen enligt 5 § före utgången av den tid som anges i första stycket upphör den andres tillstånd att gälla när inlösen har slutförts.*
Frågor som avses i första stycket andra meningen och i andra stycket andra meningen prövas av länsstyrelsen i fall som avses i 1 § a och av transportrådet i fall som avses i 1 § b.	

5 §

Trafikhuvudmannen skall, om tillståndshavaren begär det, i enlighet med vad som föreskrivs i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden lösa in de fordon och andra tillgångar som används i linjetrafik för vilken tillståndet skall upphöra att gälla enligt 4 § första stycket.

Har beslut meddelats enligt *3 § andra stycket*, skall berörda huvudmän mellan sig fördela uppkommande kostnader för inlösen. Kan de ej enas, beslutar buss- och taxivärderingsnämnden om fördelningen.	Har beslut meddelats enligt *2 §*, skall berörda huvudmän mellan sig fördela uppkommande kostnader för inlösen. Kan de ej enas, beslutar buss- och taxivärderingsnämnden om fördelningen.

6 §

Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 §. Den som utför trafiken skall därvid ha *ett särskilt trafiktillstånd (kollektivtrafiktillstånd). Som sådant tillstånd gäller även ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter eller till linjetrafik för persontransporter.*	Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 *och 2 §§*. Den som utför trafiken skall därvid ha *tillstånd till persontransporter.*

7 §

För kollektivtrafiktillstånd skall i fråga om prövningen av tillståndshavarens lämplighet tillämpas vad som i yrkestrafiklagen (1979:559) är föreskrivet om tillstånd till persontransporter. I övrigt skall för kollektivtrafiktillstånd gälla vad i yrkestrafiklagen är föreskrivet om tillstånd till godstrafik.	*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.*

8 §

De tillståndshavare, vilkas trafiktillstånd enligt 4 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas ett kollektivtrafiktillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

9 §

Regeringen får meddela de ytterligare föreskrifter om kollektivtrafiktillstånd som behövs.

10 §

Länsstyrelsens beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos transportrådet genom besvär.

Transportrådets beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos regeringen genom besvär.

---

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om 6 och 7 §§ den 1 januari 1989, och i övrigt den 1 juli 1989.

2. Kollektivtrafiktillstånd som avses i 6 § i dess äldre lydelse får meddelas fram till utgången av juni 1989. I fråga om sådana tillstånd gäller i tillämpliga delar vad som sägs i yrkestrafiklagen (1988: 000) om tillstånd till persontransporter.

Ett kollektivtrafiktillstånd gäller tills vidare, om inte annat följer av fjärde punkten.

3. Tillståndshavare vilkas trafiktillstånd enligt 4 § i dess äldre lydelse upphört att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas kollektrafiktillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

4. Om den som har meddelats ett kollektivtrafiktillstånd beviljas tillstånd till linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss, upphör kollektivtrafiktillståndet att gälla.

5. I fråga om överklagande och prövning av beslut enligt denna lag som har meddelats före den 1 juli 1989 gäller äldre bestämmelser.

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1985: 450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs att 1, 3, 7 och 8 §§ lagen (1985: 450) om buss- och taxivärderingsnämnden skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Frågor om inlösen *enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979: 559) och* enligt 5 § lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.	*Fråga* om inlösen enligt 5 § lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.
3 §	
Fråga om inlösen *enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979: 559)* tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden *inom två månader från det beslutet om återkallelse har vunnit laga kraft.* Fråga om inlösen *enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik* tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast *den 30 juni 1988.*	Fråga om inlösen tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast *ett år efter det att ett beslut som innebär att ett trafiktillstånd skall upphöra har vunnit laga kraft.*
7 §	
Nämnden fastställer omfattningen av inlösensskyldigheten inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt tidpunkt då inlösen skall ske. *Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall minst ett år* förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.	Nämnden fastställer omfattningen av inlösenskyldigheten inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt den tidpunkt då inlösen skall ske. *Minst ett år skall* förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.

Tillgångar uppskattas till det värde som kan påräknas vid försäljning under normala förhållanden.

Är det fråga om inlösen av samtliga tillgångar i en rörelse värderas varje tillgång på det sätt som anges i andra stycket. Skulder avräknas på det sätt som normalt sker vid överlåtelse av en rörelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
8 §	
Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik föreligger rätt till ersättning för investeringar, som beslutats efter ikraftträdandet av nämnda lag, endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna *eljest* får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.	*Rätt till ersättning för investeringar som har beslutats efter beslut enligt 2 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik föreligger* endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna *annars* får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.
Inlösensskyldighet *enligt nämnda lag* föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.	Inlösensskyldighet föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Har före ikraftträdandet ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559), skall de äldre bestämmelserna om inlösen enligt 3 kap. 7 § samma lag fortfarande gälla. I fråga om inlösen enligt 5 § (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik i den lydelse före den 1 juli 1989 gäller äldre bestämmelser.

6 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1979: 558) om handikappanpassad kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning *och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.*	Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1
Proposition 1987/88:50 bilaga 1 (kommunikationsdepartementet) ... 2
Kollektivtrafik 2
Avreglering av taxi 2
Handikappfrågor inom trafiken 2
Proposition 1987/88:78 2
Motionerna 3
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 3
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:78 4
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 5
Nuvarande ordning i huvuddrag 6
Betänkandets disposition 8
Bakgrund till regeringens förslag till avreglering av yrkestrafiken 8
Utskottet 9
1 Avregleringens och lämplighetsprövningens omfattning m.m. 9
2 Lokal och regional kollektivtrafik 16
3 Handikappanpassad kollektivtrafik 21
4 Hemställan 23
Reservationer 26
Särskilt yttrande 37
Propositionens lagförslag 38