Trafikutskottets betänkande 1985/86:18

om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1985/86:100 bil. 8)

TU
1985/86:18

Sammanfattning

I betänkandet redogörs inledningsvis för innebörden av den s.k. länstrafikreformen av år 1978 och de kompletteringar av denna som riksdagen därefter beslutat om, senast år 1985.

I propositionen föreslås att vissa statsbidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik avvecklas under en tvåårsperiod. Utskottet tillstyrker förslaget.

I en gemensam fp-, c- och vpk-reservation yrkas avslag på regeringens förslag.

I en m-reservation yrkas att avveckling skall ske utan uppskov.

Utskottet tillstyrker också regeringens förslag till medelsanvisning – 253,1 milj. kr. – för nästa budgetår.

I en gemensam c- och vpk-reservation begärs ett anslag på 340,2 milj. kr.

I en m-reservation begärs ett anslag på 56 milj. kr.

I en fp-reservation begärs ett anslag på 290,8 milj. kr.

Utskottet behandlar vidare ett antal motionsyrkanden om den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer m.m. Utskottets ställningstaganden föranleder två gemensamma m-, fp- och c-reservationer.

M-yrkanden om minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken avstyrks och följs upp av en m-reservation.

Ett vpk-yrkande om nya former för finansiering av kollektivtrafiken avstyrks. Vpk-ledamoten reserverar sig.

Slutligen behandlas och avstyrks en c-motion och en fp-, m- och c-motion som båda gäller trafikhuvudmännens samarbete med SJ.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Regeringen har i proposition 1985/86:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt I. Transportstöd m.m., punkt I 5. (s. 165–169) föreslagit att riksdagen *dels* godkänner de ändringar i fråga om statsbidrag för lokal och regional kollektiv persontrafik som föreslås i propositionen,

1 *Riksdagen 1985/86. 15 saml. Nr 18*

dels till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 253 100000 kr.

Motionerna

1985/86:T204 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen med avslag på regeringens förslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 290800000 kr.,

2. att riksdagen begär att regeringen låter närmare utreda frågan om den framtida finansieringen av lokal och regional kollektiv persontrafik.

1985/86:T242 av Ulla Tillander och Rosa Östh (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om storleken på bidraget till SJ:s gemensamma kostnader vid huvudmans köp av trafiktjänster.

1985/86:T243 av Martin Olsson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1986/87 utgår enligt gällande regler till de s.k. skogslänen och Gotlands län.

1985/86:T274 av Per-Olof Strindberg (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att huvudmannaskapet för länstrafiken helt skall åvila kommunerna.

1985/86:T300 av Sven Lundberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om den framtida länstrafiken i Norrlandslänen.

1985/86:T358 av Lars Ernestam m.fl. (fp, m, c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om längre tidsperioder för avtal mellan SJ och länsbussbolagen.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att biljetter skall redovisas för den avresestation resan gäller.

1985/86:T359 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen beslutar att ersättningsbidrag för nedlagd järnvägstrafik ej längre skall utgå och under anslaget I 5. därmed anslå 48400000 kr. mindre än vad regeringen har föreslagit.

1985/86:T363 av Rune Ångström och Ulla Orring (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar höja statsbidraget till länshuvudmännen för kollektivtrafiken för det kommande budgetåret med 100 milj. kr.

1985/86:T364 av Olle Grahn (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att en utredning tillsätts med uppgift att finna former för att ett ökat inslag av konkurrens kan införas i länsbolagen.

1985/86:T365 av Lars Ahlmark (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i enlighet med vad som i motionen anförs.

1985/86:T395 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen avslår förslaget till besparing på Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1985/86:Fi219 (fp).

1985/86:T413 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

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

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

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

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

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

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

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande avskaffande av tillståndstvånget för turisttrafik,

8. att riksdagen begär förslag till treårsprogram för hur den i motionen angivna målsättningen beträffande resenärernas andel av kostnaderna för linjetrafiken skall kunna uppnås.

1985/86:T414 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen till Ersättning till lokal och regional persontrafik för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 56 milj. kr.

1985/86:T419 av Kerstin Gellerman m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen avslår regeringens förslag om neddragning av kollektivtrafiken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om fördelningen av medel till kollektivtrafiken (länstrafiken).

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4 och 21),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att avgiftsfinansieringen i kollektivtrafiken skall öka,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Lokal och regional kollektivtrafik.

1985/86:T432 av Olle Grahn (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn för att skapa ökat inslag av konkurrens för länsbolagen.

1985/86:A484 av Kersti Johansson och Rune Backlund (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om minskade anslag till lokal och regional kollektiv persontrafik,

1. Inledning

Enligt beslut av riksdagen år 1978 finns från den 1 juli 1983 i varje län en huvudman med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg (prop. 1977/78:92, TU 28, rskr. 364). Samtidigt beslöt riksdagen införa ett statligt bidragssystem för trafik som anordnas av huvudmannen. Bidrag utgick till en början i form av s.k. vägmilsersättning, främst för ett visst antal dubbelturer per dag för linjetrafik med buss. Numera utgår ersättningen till trafikhuvudmännen i form av ett schablonbidrag (prop. 1983/84:100 bil. 8, TU 18, rskr. 248). Bestämmelser om bidragsgivningen finns i förordningen (1985:167) om statligt stöd till lokal och regional kollektiv persontrafik. Bidragsgrundande trafik är till en början all sådan trafik som trafikhuvudmannen är skyldig att svara för, dvs. lokal och regional kollektivtrafik på väg. Bidrag till trafikhuvudmännen kan emellertid utgå även för spårvägs- och tunnelbanetrafik, för järnvägstrafik som fyller utpräglade lokala eller regionala trafikbehov, viss skärgårdstrafik och viss fjällflygtrafik, allt i den mån trafikhuvudmannen frivilligt har åtagit sig att svara för sådan trafik. Så har också enligt propositionen skett i så stor utsträckning att fr.o.m. bidragsåret 1986/87 allt statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken, utom vad gäller skärgårdstrafiken i två län och fjällflygtrafiken i ett län, kommer att utbetalas till trafikhuvudmännen. För de två sistnämnda bidragsformerna finns särskilda bestämmelser i förordningen (1978:446) om statligt stöd till viss skärgårdstrafik och i förordningen (1978:447) om statligt stöd till fjällflygtrafik. Bestämmelserna gäller inte trafikhuvudmännen utan endast för de fall då en kommun svarar för ifrågavarande trafik.

1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419) innebar bl.a. att trafikhuvudmännen – förutom vägmilsersättning – även skulle kunna få ett särskilt statsbidrag för ersättningstrafik vid nedläggning av persontrafik på järnväg. Regler om bidraget finns i förordningen (1983:535) om statsbidrag för viss kollektiv ersättningstrafik. Av förordningen framgår bl.a. att bidrag lämnas för en tid av fem år.

År 1983 beslöt riksdagen att vidga trafikhuvudmännens ansvarsområde till att omfatta lokal och regional persontrafik på bandelar utanför riksnätet, dvs. sådana bandelar som genom 1979 års trafikpolitiska beslut hade gjorts till föremål för en nedläggningsprövning (prop. 1982/83:100 bil. 8, TU 15, rskr. 293). För sådana trafiksvaga bandelar av riksnätet som berättigar SJ till underskottstäckning från staten (dvs. de delar av riksnätet som ingår i det s.k. ersättningsberättigade bannätet) innebar 1983 års beslut vidare ett ansvar för huvudmännen för det trafikutbud som, efter särskilt regeringsbeslut, kunde komma att avgränsas till att vara av lokal eller regional karaktär.

I samband med nedläggningsprövningen, som nu i väsentliga delar är avslutad, kan en trafikhuvudman – enligt 1983 års beslut – välja mellan att ersätta trafiken på en bandel utanför riksnätet med busstrafik eller att låta trafiken vara kvar på järnvägen. I det förstnämnda fallet får han ett statsbi-

drag enligt den nämnda förordningen om statsbidrag för viss kollektiv ersättningstrafik. Om länshuvudmannen däremot väljer att låta trafiken vara kvar på järnvägen får han betala en viss ersättning till SJ för driften, medan staten svarar för investeringar i infrastrukturen. Detsamma gäller om huvudmannen på bandel som tillhör riksnätets ersättningsberättigade del av SJ vill köpa lokal eller regional persontrafik utöver den ram för antalet interregionala tåg varom regeringen beslutar. Riktlinjer för regleringen av dessa ersättningar har angivits i regeringsbeslut i december 1981 och i juni 1983.

I juni 1985 beslutade riksdagen om en komplettering av 1978 års länstrafikreform (prop. 1984/85:168, TU 30, rskr. 383). Så skedde genom att riksdagen antog bl.a. lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Lagens huvudsakliga innebörd är att trafikhuvudmännen fr.o.m. den 1 juli 1989 ges rätten att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva den trafik som de har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla. Syftet med den nya lagstiftningen är att främja ett bättre resursutnyttjande inom kollektivtrafiken genom ökade möjligheter till en rationell trafikplanering samt till större frihet och ökad konkurrens vid huvudmännens upphandling av transporttjänster.

2. Avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken

I nu förevarande proposition erinrar föredragande departementschefen om 1985 års riksdagsbeslut och framhåller att trafikhuvudmännen genom detta får möjligheter till en mer obunden trafikplanering samtidigt som de kan upphandla trafiktjänster under mer marknadsmässiga former och slipper den byråkrati som följer av yrkestrafiklagstiftningen. Förutsättningar har därmed skapats för en rationellare trafikplanering, något som torde leda till betydande besparingar. Med hänsyn härtill och till den ansvarsfördelning som råder finns det enligt föredraganden inte längre samma skäl som i uppbyggnadsskedet att ge ett driftbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken. I sammanhanget framhålls att statsbidraget kommit att spela en allt mindre roll för kollektivtrafikens finansiering och numera täcker endast ca 7% av trafikhuvudmännens underskott. Vidare erinras om att regeringen strävar efter att avveckla specialdestinerade statsbidrag till kommuner och landsting. Mot den angivna bakgrunden och med hänsyn till det statsfinansiella läget förordar föredraganden att statsbidraget till trafikhuvudmännen avvecklas. För att motverka icke avsedda trafikmässiga konsekvenser i glesbygd, där statsbidraget svarar för en betydande del av underskottet för kollektivtrafiken, bör avvecklingen dock ske under en tvåårsperiod. Statsbidraget för bidragsåret 1986/87 bör sålunda i princip utgå med hälften av vad som lämnas för trafiken för innevarande år. Vidare kommer det förhållandet att statsbidraget har störst betydelse i glesbygdslänen att beaktas i förslag som regeringen under våren 1986 kommer att förelägga riksdagen. Bidraget till de kommuner som själva svarar för skärgårds- och fjällflygtrafik bör avvecklas på ett sätt som

motsvarar vad som förordas i fråga om schablonbidraget till trafikhuvudmännen. För det särskilda statsbidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik förordas däremot inte någon regelförändring. Föredraganden erinrar om att bidraget – som utgår under fem år – utgjort en avtalsförutsättning när trafikhuvudmännen tagit ställning för fortsatt trafik med tåg eller buss i samband med nedläggningsprövning av trafiksvaga bandelar.

I motionerna T395 (fp) och T419 (fp) yrkas (yrkande 1) avslag på regeringens förslag.

I motionerna T300 (s) och T243 (c) framhålls att statsbidraget i vad det avser Norrlandslänen resp. skogslänen och Gotlands län ej får minska.

I motion T419 (fp) framhålls (yrkande 2) att vid fördelning av medel till den lokala och regionala kollektivtrafiken särskild hänsyn skall tas till vissa kommuner i Älvsborgs län.

I motion A484 (c) framhålls att regeringens förslag kan komma att innebära att glesbygden i Jönköpings län får starkt försämrade kommunikationer.

Utskottet ansluter sig för sin del – på de grunder som anges i propositionen – till uppfattningen att ifrågavarande statsbidrag bör avvecklas och att så bör ske på det sätt som föredraganden förordar.

Med hänsyn till stödets regionalpolitiska betydelse konstaterar utskottet med tillfredsställelse att kommunikationsministern i ett svar på en fråga i januari innevarande år meddelat riksdagen att det i propositionen till våren 1986 förutskickade förslaget till förmån för glesbygdslänen kommer att avse ett belopp på 70 milj. kr. i form av extra skatteutjämningsbidrag. Enligt vad som framgår av propositionen uppgår statsbidragets andel av underskottet i den lokala och regionala kollektivtrafiken i skogslänen och på Gotland till nära 20%, mot ca 7% i landet som helhet. Utskottet förutsätter mot den angivna bakgrunden att det aviserade bidraget föreslås komma landsbygdstrafiken till godo i ifrågavarande län – dvs. Norrlandslänen samt Värmlands, Kopparbergs och Gotlands län.

Av det anförda framgår att utskottet tillstyrker regeringens förslag samt avstyrker motionerna T395 (fp), såvitt nu är i fråga, T419 (fp) och A484 (c), i här berörd del. Syftet med motionerna T243 (c) och T300 (s) torde genom utskottets ställningstagande bli tillgodosett, varför de bör kunna lämnas utan åtgärd.

3. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Av propositionen framgår att transportrådet i sin anslagsframställning räknat med ett anslagsbehov av 340,2 milj. kr. för nästa budgetår. Härav avser 290,8 milj. kr. all annan bidragsberättigad trafik än ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik och 49,4 milj. kr. sistnämnda slag av trafik.

Mot bakgrund av den successiva avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken som förordas i propositionen har föredraganden beräknat medelsbehovet för nästa budgetår till 253,1 milj.

kr. Härav avser 197,3 milj. kr. schablonbidraget till trafikhuvudmännen, 7,4 milj. kr. bidrag till den skärgårds- och fjällflygtrafik som inte ingår i trafikhuvudmännens ansvarsområde och 48,4 milj. kr. ersättningsbidraget för nedlagd järnvägstrafik.

Av motion T204 (vpk) framgår att motionärerna motsätter sig den avveckling av statsbidragsgivningen som förordas i propositionen. Yrkandet är att riksdagen med avslag på regeringens förslag anvisar 290,8 milj. kr. under anslaget för nästa budgetår.

I motion T359 (fp) yrkas att riksdagen skall besluta att ersättningsbidrag för nedlagd järnvägstrafik ej längre skall utgå och därmed under anslaget anvisa 48,4 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslår. Bidraget i fråga medverkar enligt motionärerna till snedvridna konkurrensförhållanden på järnvägs- och busstrafikområdet.

I motion T363 (fp) yrkas att riksdagen beslutar höja statsbidraget till trafikhuvudmännen för nästa budgetår med 100 milj. kr.

I motion T414 (m) yrkas att riksdagen under anslaget för nästa budgetår anvisar 56 milj. kr. Motionärerna motsätter sig all annan bidragsgivning till lokal och regional kollektivtrafik än den som avser ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik och trafik som inte ingår i trafikhuvudmännens ansvarsområde.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt det förslag till ändringar i fråga om statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken som läggs fram i propositionen. I likhet med föredraganden, och på de grunder som denne anger, är utskottet inte berett att förorda någon ändring av de regler som gäller för det särskilda statsbidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik. Föredragandens anslagsberäkningar har inte givit utskottet anledning till erinran.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

4. Minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken

I motionerna T413 (m) och T424 (m) framhålls att avvägningen mellan skatte- och avgiftsfinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken bör vara sådan att den uppfattas som rimlig även av de medborgare som inte kan utnyttja den kollektiva trafiken utan tvingas betala dels de egna resorna, dels en del av kostnaderna för kollektivtrafiken.

I den förstnämnda motionen begärs vidare ett förslag till treårsprogram för hur den angivna målsättningen skall kunna uppnås.

Med anledning av dessa motionsyrkanden vill utskottet erinra om att det är trafikhuvudmännen, dvs. kommunala och landstingskommunala organ, som har det politiska och ekonomiska ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Det är följaktligen huvudmännen som har att bestämma om – och i vilken utsträckning – trafiken skall skattefinansieras. Någon åtgärd från riksdagens sida bör sålunda enligt utskottets

mening inte komma i fråga med anledning av motionsyrkandena, varför desamma avstyrks.

I motion T204 (vpk) begärs en utredning om möjligheterna att finna *nya former för finansiering av kollektivtrafiken*. Motionärerna förordar för sin del arbetsgivaravgifter. Arbetsgivarna har nämligen – framhåller motionärerna – klara fördelar av en fungerande lokaltrafik för arbetsresor samtidigt som samhället, genom att tillåta avdrag i de allmänna självdeklarationerna för sådana resor, subventionerar dessa, eftersom man avstår från motsvarande skatteinkomster.

Utskottet vill med anledning av motionen erinra om att transportforskningsberedningen i en år 1984 publicerad rapport behandlat ekonomiska förutsättningar och alternativa finansieringsformer för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Tänkbara alternativ är enligt rapporten arbetsgivaravgift, biltrafikavgift, lägesavgift och en belastningsanpassad taxa innebärande högre avgifter under högtrafiktid än under lågtrafiktid. Motionärernas önskemål om en utredning av den fråga de behandlar synes sålunda tillgodosett. Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av effektivitetsvinster för att minska kostnaderna för, och skattefinansieringen av, trafiken. Någon riksdagens åtgärd synes dock inte böra komma i fråga, varför motionsyrkandet avstyrks.

5. Den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer m.m.

I motion T424 (m) framhålls att 1985 års riksdagsbeslut om komplettering av 1978 års länstrafikreform – varom utskottet erinrat inledningsvis – bör rivas upp. Vidare framställs krav på en rad åtgärder i samband därmed. Kraven är

- att möjligheterna att tidsbestämma tillstånden för linjetrafik till fem à tio år utreds,
- att tillståndstvånget för turisttrafik avskaffas,
- att trafikhuvudmännens och länsbolagens funktioner särskiljs,
- att yrkestrafiklagstiftningen ses över i syfte att minska den statliga regleringen och öka förutsättningarna för sund konkurrens och nya initiativ inom yrkestrafiken.

I motion T413 (m) yrkas att riksdagen beslutar att linjetrafiktillstånd även efter år 1989 skall vara en förutsättning för att bedriva linjetrafik. Vidare begärs en spärregel mot ökad egenregiverksamhet från trafikhuvudmännens sida i andra fall än där denna visar sig fördelaktigare vid en jämförelse med anbud från andra entreprenörer. Motionärerna vill också ha ett riksdagens tillkännagivande om vad de i motionen anför om vikten av entreprenadförfarande och konkurrens i den lokala och regionala kollektivtrafiken. I övrigt innehåller motionen, såvitt nu är i fråga, yrkanden om en översyn av yrkestrafiklagstiftningen, om tidsbestämda linjetrafiktillstånd och om tillståndstvånget för turisttrafik av samma innebörd som i den redan nämnda motion T424 (m).

I motionerna T364 (fp) och T432 (fp) begärs en utredning för att finna

former för ett ökat inslag av konkurrens i den trafik som huvudmännen har ansvaret för.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden erinra om bakgrunden till 1978 års länstrafikreform och 1985 år 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 länstrafikreformen.

Bland de 24 trafikhuvudmännen bedriver 20 trafiken med hjälp av entreprenörer. I fyra län – Stockholms, Södermanlands, Västmanlands och Örebro – bedrivs trafiken helt eller nästan helt i huvudmannens regi.

För busslinjetrafiken gäller för närvarande ett koncessionssystem enligt yrkestrafiklagen (1979:559). Den som har erhållit tillstånd att utföra linjetrafik har i allmänhet ensamrätt härtill på sin sträcka.

Sistnämnda förhållande kan sägas utgöra utgångspunkten för den kompletteringen av länstrafikreformen, 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, såväl i 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 länstrafikreform 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 till en början yrkandet om att riksdagen skall besluta om att riva upp 1985 års beslut. Yrkandet om att trafiktillstånd även efter år 1989 skall utgöra en förutsättning för att bedriva linjetrafik har samma innebörd och avstyrks följaktligen likaså. Detsamma gäller kraven på tidsbestämda trafiktillstånd. Yrkestrafiklagstiftningen – däri inbegripet regleringen av turisttrafik i yrkestrafiklagens mening – är enligt vad utskottet erfarit föremål för en översyn inom kommunikationsdepartementet. Med hänvisning härtill avstyrks även yrkandena i dessa frågor. Vidare avstyrker utskottet yrkandena om en spärregel mot ökad egenregiverksamhet från huvudmännens sida samt om särskiljande av dessas och länsbolagens funktioner. Enligt utskottet bör nämligen trafikhuvudmännen – med det politiska och ekonomiska ansvar de har för trafiken – själva bestämma hur verksamheten skall bedrivas. Slutligen avstyrks även de yrkanden som avser åtgärder i syfte att öka konkurrensen i den lokala och regionala kollektivtrafiken. 1985 års riksdagsbeslut tillgodoser enligt utskottets mening dessa önskemål i all den utsträckning som för närvarande synes möjlig med hänsyn till de bristande förutsättningarna att kunna driva en företagsekonomiskt lönsam lokal och regional kollektivtrafik inom ramen för de trafikpolitiska målsättningarna. Utskottet avstyrker sålunda samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

I motion T274 (m) begärs en *ändring av huvudmannaskapet för länstrafiken* så att det helt åvilar kommunerna.

Utskottet vill med anledning av det sagda erinra om att frågan om valet av lämplig huvudman för den lokala och regionala trafiken i ett län diskuterades ingående i samband med det arbete som föregick riksdagens beslut om länstrafikreformen. Tre alternativ övervägdes, nämligen

- landstingskommunen,
- kommunerna tillsammans genom kommunalförbund eller aktiebolag,
- landstingskommunen och kommunerna tillsammans genom kommunalförbund eller aktiebolag.

Det alternativ som regeringen föreslog och som utskottet och riksdagen valde var det sistnämnda. Undantag gjordes dock för Stockholms län, där landstinget är huvudman, och för Gotlands län, där kommunen är huvudman. För ett mellan kommunerna i länet och landstinget gemensamt huvudmannaskap talade bl.a. önskvärdheten att söka tillgodose såväl lokala som regionala trafikintressen. Ett renodlat kommunalt huvudmannaskap

ansågs innebära risk för att vissa glesbygdskommuner skulle kunna komma att drabbas hårt av de kostnader som uppstår då trafiken i deras typ av kommun är mest olönsam. Huvudmannaskapet borde därför – framhölls det – organiseras så att en viss kostnadsutjämning mellan kommunerna kan åstadkommas.

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

Motion T365 (m) gäller *trafikhuvudmännens upphandling*. Motionären hänvisar till ett uttalande av näringsfrihetsombudsmannen enligt vilket "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". Motionären vill att regeringen förelägger riksdagen förslag till ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i enlighet med det återgivna uttalandet.

Med det politiska och ekonomiska ansvar som huvudmännen har för trafiken är det enligt utskottets mening rimligt att de själva bestämmer över formerna för sin upphandling. Med det sagda avstyrks motionen.

6. Trafikhuvudmännens samarbete med SJ

I inledningen till detta betänkande erinras om att regeringen har beslutat att SJ skall tillämpa vissa riktlinjer för reglering av ersättning vid trafikhuvudmännens utnyttjande av tåg för lokal eller regional kollektivtrafik.

Frågor som berör trafikhuvudmännens köp av trafiktjänster från SJ behandlas i två motioner.

Sålunda framhålls i motion T242 (c) att åtgärder bör vidtas för att minska den ersättning som trafikhuvudmännen har att betala till SJ i ifrågavarande fall.

I motion T358 (fp, m, c) framhålls att SJ föreslår indragningar av mindre stationer på riksnätet, bl.a. Fellingsbro station. Som grund för indragningen redovisar SJ enligt motionärerna bl.a. resandestatistik. Denna sägs vara missvisande, eftersom rabattbiljetter som köps i Örebro kommer Örebro till godo i statistiken, även om avresestationen är Fellingsbro. Motionärerna vill att tågbiljetter i statistikhänseende skall redovisas för de avresestationer som resorna gäller. Vidare framhålls i motionen att SJ inte har gått med på att teckna avtal med trafikhuvudmannen för längre tid än tid ett år för ifrågavarande trafik. Nya förhandlingar måste därför tas upp nästan omedelbart efter det att ett avtal har träffats. Motionärerna vill att avtalen skall kunna träffas för längre tid, exempelvis fem år.

Av regeringsbesluten i fråga framgår att långsiktiga avtal mellan SJ och trafikhuvudmännen i möjligaste mån bör komma till stånd. Huvudman som önskar att persontrafik upprätthålls på bandel som inte tillhör riksnätet – eller som på en ersättningsberättigad del av riksnätet vill ha ett större trafikutbud än regeringen bestämt – skall betala SJ en ersättning som motsvarar särkostnaderna för trafiken samt ett tillägg för täckning av de gemensamma kostnaderna i järnvägstrafiken. Storleken av detta tillägg bör

avpassas så att den lokala och regionala trafik som SJ bedriver på huvudmannens uppdrag bär sin andel av SJ:s gemensamma kostnader. Tillägget får inte vara så stort att det täcker underskott i annan trafik eller kostnader för tjänster som trafikhuvudmannen inte efterfrågar. Vidare gäller att huvudmannen inte skall belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i det ersättningsberättigade bannätet. Tillägget får utgå med högst 50% av särkostnaderna.

Av regeringens beslut framgår också att redovisningen av kostnader för särskilda resurser skall ske enligt av SJ och trafikhuvudmännen på förhand överenskomna principer. Huvudmännen har rätt att granska redovisningen och det underlag som ligger till grund för den.

Av det anförda framgår att de spörsmål som motionärerna behandlar i huvudsak är förhandlingsfrågor för de berörda parterna. Någon riksdagens åtgärd synes följaktligen ej böra komma i fråga, varför motionerna avstyrks.

7. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken*
att riksdagen med godkännande av de ändringar som föreslås i propositionen i fråga om statsbidrag för lokal och regional kollektiv persontrafik avslår motionerna 1985/86:T395 (fp) yrkande 3, 1985/86:T419 (fp) och 1985/86:A484 (c) yrkande 7 samt lämnar motionerna 1985/86:T243 (c) och 1985/86:T300 (s) utan åtgärd,

2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1985/86:T204 (vpk) yrkande 1, 1985/86:T359 (fp) yrkande 5, 1985/86:T363 (fp) och 1985/86:T414 (m) yrkande 7 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 253 100000 kr.,

3. beträffande *minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T413 (m) yrkandena 6 och 8 samt 1985/86:T424 (m) yrkande 4,

4. beträffande *nya former för finansiering av kollektivtrafiken*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T204 (vpk) yrkande 2,

5. beträffande *den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T364 (fp), 1985/86:T413 (m) yrkandena 1–5 och 7, 1985/86:T424 (m) yrkande 21 samt 1985/86:T432 (fp),

6. beträffande *ändring av huvudmannaskapet för länstrafiken*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T274 (m),

7. beträffande *trafikhuvudmännens upphandling*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T365 (m),

8. beträffande *trafikhuvudmännens samarbete med SJ*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T242 (c),
b) avslår motion 1985/86:T358 (fp, m, c).

Stockholm den 22 april 1986

På trafikutskottets vägnar

Rolf Clarkson

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

Reservationer

1. Avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken (mom. 1)

Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

De kommunala länstrafikföretagen brottas med ständigt stigande kostnader. Enligt beräkningar torde de totala kostnaderna uppgå till ca 7 miljarder kronor i hela landet, med en beräknad skattefinansiering på 50–60%. Ett borttagande av statsbidraget skulle enligt utskottets mening inte stå i överensstämmelse med samhällets strävanden att skapa regional balans, bättre miljö och rättvisa mellan människor i olika delar av vårt land. Särskilt i glesbygdsområdena skulle effekterna bli mycket kännbara. Utskottet avvisar därför en sådan utformning av besparingar gentemot kommuner och landsting. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag och tillstyrker motionerna T395 (fp), såvitt nu är i fråga, och T419 (fp) yrkande 1.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionerna T243 (c), T300 (s), T419 (fp) yrkande 2 och A484 (c) i här berörd del torde få anses tillgodosett. Vidare torde syftet med det i avsnitt 3 av detta betänkande behandlade yrkandet i motion T204 (vpk) få anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken*
att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T395 (fp) yrkande 3 och 1985/86:T419 (fp) yrkande 1 samt med anledning av motionerna

1985/86:T243 (c), 1985/86:T300 (s), 1985/86:T419 (fp) yrkande 2 och 1985/86:A484 (c) yrkande 7 avslår propositionens förslag till ändringar i fråga om statsbidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik.

2. Avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken (mom. 1)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör allt statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken utom det som avser ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik och den trafik som inte ingår i trafikhuvudmännens ansvarsområde avvecklas utan uppskov. Detta ställningstagande innebär att syftet med regeringens förslag torde få anses i väsentlig grad tillgodosett. Vidare torde syftet med motion T395 (fp), såvitt nu är i fråga, och motion T419 (fp) yrkande 1 få anses delvis tillgodosett. Motionerna T243 (c), T300 (s), T419 (fp) yrkande 2 och A484 (c), såvitt nu är i fråga, avstyrks.

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

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken*

att riksdagen med anledning av *dels* de ändringar som föreslås i propositionen i fråga om statsbidrag för lokal och regional kollektiv persontrafik, *dels* motionerna 1985/86:T395 (fp) yrkande 3 och 1985/86:T419 (fp) yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1985/86:T243 (c), 1985/86:T300 (s), 1985/86:T419 (fp) yrkande 2 och 1985/86:A484 (c) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

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

– under förutsättning av bifall till reservation nr 1 –

Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har i det föregående avstyrkt det förslag till ändringar i fråga om statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken som läggs fram i propositionen. Mot bakgrund härav förordar utskottet att under anslaget anvisas ett högre belopp än vad regeringen föreslår för nästa budgetår. Transportrådets beräkning av anslagsbehovet – 340,2 milj. kr.

– synes väl avvägd. Utskottet förordar därför en medelsanvisning med detta belopp. Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motion T204 (vpk), såvitt nu är i fråga, få anses tillgodosett. Vidare torde syftet med motion T363 (fp) få anses i huvudsak tillgodosett. Motionerna T359 (fp) och T414 (m) i här berörda delar avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1985/86:T204 (vpk) yrkande 1 och 1985/86:T363 (fp) samt med avslag på motionerna T359 (fp) yrkande 5 och 1985/86:T414 (m) yrkande 7 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 340200000 kr.,

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

– under förutsättning av bifall till reservation nr 1 –

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har i det föregående avstyrkt det förslag till ändringar i fråga om statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken som läggs fram i propositionen. Mot bakgrund härav förordar utskottet att under anslaget anvisas ett högre belopp än vad regeringen föreslår för nästa budgetår.

Utskottet delar emellertid den i motion T359 (fp) uttalade uppfattningen att det särskilda bidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik bör avvecklas med verkan fr.o.m. början av budgetåret 1986/87.

Av det anförda följer att under anslaget bör anvisas 290,8 milj. kr. i stället för det av regeringen föreslagna beloppet 253,1 milj. kr.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T359 (fp), såvitt nu är i fråga, torde få anses tillgodosett. Syftet med motionerna T204 (vpk), i här berörd del, och T363 (fp) torde få anses i väsentlig grad tillgodosett. Motion T414 (m), såvitt nu är i fråga, avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1985/86:T204 (vpk) yrkande 1, 1985/86:T359 (fp) yrkande 5 och 1985/86:T363 (fp) samt med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkande 7 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 290800000 kr.,

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

– under förutsättning av bifall till reservation nr 2 –

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har i det föregående förordat att allt statsbidrag till lokal och regional kollektivtrafik utom det som avser ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik och trafik som inte ingår i trafikhuvudmännens ansvarsområde skall avvecklas utan uppskov. Mot bakgrund härav bör under anslaget anvisas ett högre belopp än vad regeringen föreslår. Det i motion T414 (m) föreslagna beloppet – 56 milj. kr. – synes väl avvägt. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i fråga. Regeringens förslag till medelsanvisning samt motionerna T204 (vpk) och T359 (fp) i här berörda delar, samt T363 (fp) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 7 samt med avslag på regeringens förslag och motionerna 1985/86:T204 (vpk) yrkande 1, 1985/86:T359 (fp) yrkande 5 och 1985/86:T363 (fp) till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 56000000 kr.,

6. Minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken (mom. 3)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Med anledning" och på s. 8 slutar med "desamma avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

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

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

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

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

> 3. beträffande *minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T413 (m) yrkandena 6 och 8 samt 1985/86:T424 (m) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Nya former för finansiering av kollektivtrafiken (mom. 4)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att arbetsgivaravgifter synes vara en lämplig källa för att delvis finansiera den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regeringen bör därför låta utreda möjligheterna att införa en sådan avgift och alternativ i övrigt till nuvarande finansieringsformer. Av det sagda framgår att utskottet tillstyrker motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *nya former för finansiering av kollektivtrafiken*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T204 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

8. Den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer (mom. 5)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet vill" och på s. 10 slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

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

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.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionsyrkandena torde få anses tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer*
att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86:T364 (fp), 1985/86:T432 (fp), 1985/86:T413 (m) yrkandena 1–5 och 7 samt 1985/86:424 (m) yrkande 21 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

9. Trafikhuvudmännens upphandling (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Med det" och slutar med "avstyrks motionen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *trafikhuvudmännens upphandling*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86: T365 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1

Hemställan i propositionen 1

Motionerna 2

Utskottet:

1. Inledning 4
2. Avveckling av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken 5
3. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik . 6
4. Minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken 7
5. Den lokala och regionala kollektivtrafikens verksamhetsformer m. m. 8
6. Trafikhuvudmännens samarbete med SJ 11
7. Hemställan 12

Reservationer 13

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1986