

Nr 3

Trafikutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning rörande anslaget till regionalt transportstöd för budgetåret 1971/72 jämte motioner.

Statsverkspropositionen

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 124 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1971) föreslagit riksdagen att till Regionalt transportstöd för budgetåret 1971/72 anvisa ett förslagsanslag av 25 000 000 kr.

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1971: 143 av herr Hedlund m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t 1. anhålla om utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till flygtransporter; 2. uttala dels att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent, dels att fraktstöd må utgå för sändningar med en vikt överstigande 200 kg; 3. anhålla om utredning och förslag till höstriksdagen angående dels frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat, enligt i motionen anförda grunder, dels frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jordbruket använda förnödenheter samt 4. anhålla om utredning och förslag angående frågan om stöd till persontrafiken genom maximering av biljettpriserna på tåg, buss och flyg.

dels motionen 1971: 206 av fru Jonäng m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring i bestämmelserna om regionalt transportstöd att krav på nedre viktgräns för erhållande av restitution på fraktkostnader inte må förekomma,

dels motionen 1971: 207 av herr Karlsson i Malung m. fl. vari, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan översyn av bestämmelserna när det gäller transportstödet att besvärande gränseffekter begränsas,

dels motionen 1971: 254 av herrar Jonsson i Mora och Eriksson i Arvika vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer

om förslag till följande ändringar av bestämmelserna för transportstödet 1. att den lägsta viktgränsen för stödberättigad enskild sändning fastställs till 200 kg, 2. att det kortaste avståndet för transportstödet måtte fastställas till 200 km, 3. att transportsträcka i Norge får räknas som kvalificerad transportsträcka och att frakttöd utgår för den del av transporten som utförs inom Sverige,

dels motionen 1971: 258 av herr Sellgren m. fl. vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t 1. hemställer om utredning om förslag till transportstöd för intransporter av råvaror, halvfabrikat och varor för jordbrukets behov på sätt som anförts i motionen; 2. uttala dels att den nedre viktgränsen för enskild sändning må sänkas till i första hand 200 kg, dels att transportsträcka i Norge och Finland får räknas som avståndsgrundande och att frakttöd bör kunna utgå för den del av transporten som utförts inom Sverige; 3. hemställer om utredning och förslag rörande ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss, flyg och bil för att skapa jämställdhet mellan landets olika delar,

dels motionen 1971: 263 av herr Winberg m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder om ändring i kungörelsen (1970: 592) om statligt regionalpolitiskt transportstöd så att som kvalifikation för transportstöd även räknas transportsträcka i Norge,

dels motionen 1971: 498 av herr Nordgren m. fl. i vad avser yrkandet att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anholda A. att Kungl. Maj:t måtte framlägga förslag om att trafikpolitiken i ökad utsträckning samordnas med lokaliseringpolitiken, B. att en skyndsamt utredning måtte genomföras i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik med särskilt beaktande dels av flygtrafikens regionalpolitiska betydelse för det allmänna stödområdet, dels av möjligheterna att öka inrikesflygets person- och godstransport samt att reducera dess taxor,

dels motionen 1971: 943 av herr Lothigius m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte som sin mening ge till känna att även exportförsäljningen som sker på villkoret »fritt avsändningsorten» bör komma i åtnjutande av transportstöd samt att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt fraktbidragsnämnden att utarbeta erforderliga detaljföreskrifter,

dels motionen 1971: 953 av herrar Petersson i Gäddvik och Johansson i Holmgården vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om att preciseringen av stödberättigade järn- och stålprodukter omprövas så att stöd skall kunna utgå till fler produkter,

dels motionen 1971: 970 av herr Winberg m. fl. vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för att även exportförsäljningar som sker på villkoret »fritt avsändningsorten» skall komma i åtnjutande av transportstöd,

dels motionen 1971: 976 av herr Åsling m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte besluta 1. att vid beräkning av transportavstånd som underlag för frakttöd avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget, 2. att frakttöd även skall utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 % samt 3. att viktgränsen 500 kg för stödberättigad varusändning slopas,

dels motionen 1971: 146 av herr Winberg m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att det regionalpolitiska transportstödet bör utgå även vid transporter med s. k. firmabilar,

dels motionen 1971: 937 av fru Jonäng i vad avser yrkandet att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag av frågan om stöd till persontrafiken på långa avstånd.

Utskottet

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet utgår enligt riksdagens beslut (prop. 1970: 84, SU 105, rskr. 271) fr. o. m. den 1 januari 1971 ett statligt transportstöd. Detta stöd syftar till att minska de kostnadsmissiga olägenheter som följer med långa avstånd inom stödområdet och omfattar enligt kungörelsen (1970: 592) om statligt regionalpolitiskt transportstöd järnvägs- och lastbilstransporter från ort inom det allmänna stödområdet på sträckor över 300 km. Av regional- och näringspolitiska skäl inriktas stödet på transporter av helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat inom och ut från stödområdet. Stödet, som utgår i form av bidrag i efterskott till företagens fraktkostnader, kommer att variera mellan 15 och 35 % av erlagd frakt beroende på avsändningsortens geografiska belägenhet inom stödområdet.

Med hänsyn till rådande frakter och inriktningen av varuströmmarna i olika avståndsrelationer har departementschefen beräknat årskostnaden för frakttödet till ca 25 milj. kr. samt för nästa budgetår föreslagit ett anslag av denna storlek. Utskottet tillstyrker den sålunda begärda *medelsanvisningen*.

Vid sin behandling under fjolårrets riksdag av *förslaget om transportstöd* fann statsutskottet det vara en angelägen regionalpolitisk uppgift

att i olika hänseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjlighet att driva sin verksamhet under förutsättningar som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet. Utskottet konstaterade därför med tillfredsställelse att Kungl. Maj:t lagt fram ett sådant förslag samt tillstyrkte dess genomförande. I anslutning härtill underströks att verksamheten i enlighet med propositionens förslag borde bedrivas som försöksverksamhet under en treårsperiod. Under denna skulle en successiv uppföljning och utvärdering ske. Utskottet underströk vidare det angelägna i att med utgångspunkt härifrån och med beaktande av de allmänna erfarenheterna ytterligare överväganden skedde beträffande stödets utformning och tillämpning efter försöksperiodens utgång.

Trafikutskottet ansluter sig till de sålunda gjorda uttalandena men vill härutöver framhålla att det även under tillämpningsperioden kan visa sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar i bidragssystemet liksom i de administrativa rutinerna. Om så skulle bli fallet förutsätter utskottet att sådana ändringar kommer till stånd utan dröjsmål. Härigenom synes även motionsledes gjorda yrkanden i viss utsträckning kunna bli tillgodosedda.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet det inte påkallat att riksdagen, såsom i motionen 1971:207 yrkats, hos Kungl. Maj:t anhåller om en *särskild översyn* av bestämmelserna för transportstödet, syftande till en begränsning av besvärande gränseffekter. Motionen i fråga avstyrks därför i denna del.

Transportstödet införande samt vad i det föregående anförts synes vidare i väsentlig del innebära ett tillgodoseende av yrkandet i motionen 1971:498 rörande *trafikpolitikens samordning med lokaliseringpolitiken*. Någon särskild framställning i ämnet hos Kungl. Maj:t såsom motionärerna yrkat synes därför i förevarande sammanhang ej erforderlig. Motionen avstyrks således i denna del.

Transportstödet gäller som tidigare nämnts transporter på sträckor längre än 300 km. Denna *avståndsgräns för stödet* har valts med hänsyn till önskvärdheten att utesluta lokaltrafiken och med beaktande av det förhållandet att medeltransportsträckan för SJ:s godstransporter för landet som helhet ligger ungefär vid denna gräns.

De maximala rabattsatserna inom respektive fraktbidragsregioner innebär att vid samma transportsträcka rabatten blir olika stor beroende på från vilken region transporten utgår. Lösningen avses stödja de regionalpolitiska strävandena att i särskild grad stimulera näringslivets utveckling i de övre delarna av Norrland och det inre stödområdet. Konstruktionen verkar också i riktning mot att stimulera underleveranserna inom stödområdet. Medan underleverantörer utanför stödområdet inte får någon fraktreduktion kommer sådana underleverantörer som

finns inom området i åtnjutande av fraktnedsättning och med i princip högre rabattsats ju längre norrut i området de är lokaliserade.

Inom ramen för de angivna maximirabattsatserna anses emellertid viss avståndsdifferentiering böra ske för att undvika tröskeeffekter dels i första hand inom varje fraktbidragsregion i fråga om bidrags- resp. icke bidragsberättigade transporter, dels i vissa fall mellan de olika fraktbidragsregionerna.

Med hänsyn härtill gäller en avståndsdifferentiering med i princip följande avståndsklasser.

Avstånd i km	BD och AC län	Z och Y län	Övriga delar av stödområdet
—300	0 %	0 %	0 %
301—400	15 %	15 %	15 %
401—500	25 %	25 %	15 %
501—	35 %	25 %	15 %

Fjolårets riksdag fann sig härvidlag böra godta vad departementschefen föreslog i prop. 1970: 84. Trafikutskottet har för sin del ej funnit skäl att föreslå någon ändring härutinnan. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna 1971: 143 och 1971: 976 att fraktstöd skall utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 %. Vidare avstyrks yrkandet i motionen 1971: 254 att det kortaste avståndet för transportstöd måtte fastställas till 200 km.

I motionerna 1971: 254 och 1971: 263 har yrkats att *transportsträcka i Norge* skall få räknas som stödqualificerande samt att fraktstöd därvid skall utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige. Samma yrkande har ställts i motionen 1971: 258 – dock med tillägget att även *transportsträcka i Finland* skall räknas som bidragsgrundande. Vidare har i motionen 1971: 976 yrkats att avståndet från den svenska riksgrensens till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget.

Av bl. a. i det föregående angivna skäl för att den stödberättigade transportsträckan bör uppgå till minst 300 km har utskottet inte funnit sig kunna biträda motionärernas yrkanden och avslår följaktligen motionerna i berörda delar.

Av praktiska skäl har vid transportstödet utformning vissa *viktavgränsningar* ansetts böra ske som undantar mindre sändningar. Som riktpunkt har därvid en lägsta gräns ansetts böra sättas så, att en enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg verklig vikt. En ytterligare avgränsning har ansetts böra ske, nämligen den att ansökningar om restitution skall avse sändningar med en sammanlagd fraktkostnad av minst 3 000 kr. per år.

I anledning härav har i motionerna 1971: 143 och 1971: 254 samt

1971: 258 föreslagits att viktgränsen skall sättas vid 200 kg. I motionerna 1971: 206 och 1971: 976 har föreslagits att viktgränsen slopas.

Utskottet finner det för sin del riktigt att en avgränsning sker som undantar mindre sändningar. Därmed kan restitutionsförfarandet administrativt förenklas samtidigt som företagen stimuleras att ordna sina transporter mera rationellt. Då utskottet anser det vara angeläget att så sker bör också en lägsta gräns för enskild sändning vara fastställd. Denna synes – i enlighet med vad som nu gäller – lämpligen böra sättas vid 500 kg. Utskottet, som därvid också vill peka på de möjligheter till samsändningar som föreligger, avstyrker följaktligen de nämnda motionerna i berörda delar.

I överensstämmelse med det anförda avstyrker utskottet yrkandena i motionerna 1971: 206 och 1971: 976 att *viktgränsen helt slopas*.

I motionen 1971: 143 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag till höstriksdagen beträffande frågan om *stöd till transporter in till stödområdet* dels i fråga om råvaror och halvfabrikat, dels i fråga om inom jordbruket använda förnödenheter. Likaså har i motionen 1971: 258 begärts utredning om förslag till transportstöd för intransporter av råvaror, halvfabrikat och varor för jordbrukets behov.

Av regional- och näringspolitiska skäl har emellertid, såsom förut nämnts, stödet ansetts böra inriktas på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träråvaror och pappersmassa samt olja och bensen skulle sålunda undantas. Av departementschefens uttalande i prop. 1970: 84 framgår vidare att övervägande skäl ansetts tala för att transporterna in till stödområdet inte skulle omfattas av transportstödet. Beträffande införseln till stödområdet av högförädlade färdigprodukter anfördes också att transportstöd i åtskilliga fall skulle påverka konkurrensförutsättningarna i ogynnsam riktning för den norrländska industrin, som har sin huvudsakliga avsättning på den norrländska hemmamarknaden.

Utskottet har funnit sig böra godta motiveringarna härför och avstyrker under hänvisning härtill samtliga nu berörda motionsyrkanden.

Yrkandet i motionen 1971: 953 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *preciseringen av stödberättigade järn- och stålprodukter* omprövas har utskottet inte funnit sig berett att biträda. Såsom utskottet tidigare anfört kan det dock även under tillämpningsperioden visa sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar i bidragssystemet.

I motionen 1971: 143 har begärts utredning och förslag angående frågan om *stöd till persontrafiken* genom maximering av biljettpriserna på tåg, buss och flyg. I motionen 1971: 258 har likaså begärts utredning

och förslag om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss, flyg och bil för att skapa jämställdhet mellan landets olika delar. Vidare har i motionen 1971: 143 begärts utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till personflygtransporter samt i motionen 1971: 498 att en skyndsamt utredning genomförs i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik med särskilt beaktande dels av flygtrafikens regionalpolitiska betydelse för det allmänna stödområdet, dels av möjligheterna att öka inrikesflygets person- och gods-transporter samt att reducera dess taxor. Slutligen har i motionen 1971: 937, såvitt nu är i fråga, hemställts om skyndsamt utredning samt förslag rörande stöd till persontrafiken på långa avstånd.

I anledning av vid fjolårets riksdag väckta motioner av liknande innebörd framhöll statsutskottet bl. a. att berörda problem vore av mycket komplicerad natur samt att de föreslagna eller ifrågasatta, sinsemellan olika lösningarna förutsatte åtgärder med svåröverskådliga konsekvenser i bl. a. ekonomiska, organisatoriska och administrativa hänseenden. Enligt utskottet var det emellertid med hänsyn till avståndsfaktorns betydelse från lokaliserings- och näringspolitiska synpunkter angeläget att den fortsatta uppföljningen i kommunikationsdepartementets regi av transportstödet kombinerades med överväganden, som innefattar kartläggning av persontransportbehovens styrka och inriktning inom stödområdet och i anslutning därtill möjliga och lämpliga lösningar i fråga om utformningen av ett persontransportstöd. Dessa överväganden borde ske i den takt som vore möjlig med hänsyn bl. a. till de betydande insatser som i ett inledningsskede krävdes i samband med fraktbidragsstödet samt till de speciella problem som sammanhängde med en nedläggning av avgifterna på vissa slag av persontransporter.

Trafikutskottet är av samma uppfattning och vill vidare erinra om att förenämnda kartlägningsarbete m. m. f. n. pågår inom kommunikationsdepartementet. Vidare har departementschefen i årets statsverksproposition begärt resursförstärkningar för arbetet härmed. Utskottet förutsätter att arbetet med dessa frågor inom departementet bedrivs med största skyndsamt. Under hänvisning till det anförda avstyrks samtliga motioner i nu berörda delar.

I motionen 1971: 143 har begärts utredning och förslag till höstriksdagen angående *stöd till bl. a. godsflygtransporter*.

Även om skäl i och för sig kan anföras till förmån för motionärernas yrkanden synes frågan härom f. n. inte vara av någon större praktisk betydelse. Någon ändring av gällande bestämmelser om fraktstöd torde därför inte nu vara nödvändig. Utskottet anser dock att frågan bör ägnas uppmärksamhet vid den uppföljning av erfarenheterna beträffande verkningarna av fraktstödssystemet som skall ske. Under hänvisning härtill avstyrks motionen i denna del.

I motionen 1971: 146 har föreslagits att transportstöd bör utgå även vid transporter med s. k. firmabilar. I prop. 1970: 84 föreslog emellertid departementschefen att firmabilarna borde undantås från stödet. Detta motiverades av dels att ifrågavarande fordon endast i begränsad utsträckning utför transporter av den längd och art som avses omfattade av stödet, dels att det i dessa fall skulle vara förenat med särskilda teknisk-administrativa problem att infoga dem i stödsystemet. Utskottet har med beaktande av det anförda inte ansett sig kunna biträda motionärernas yrkande.

I motionerna 1971: 943 och 1971: 970 har föreslagits att även *exportförsäljning* som sker på villkoret »fritt avsändningsorten» bör komma i åtnjutande av transportstöd. Även om motionärernas yrkande kan framstå som välmotiverat torde dock ett bifall härtill i praktiken innebära ett frångående av de allmänna principerna för fraktbidragssystemet och dess tillämpning. Med hänsyn bl. a. härtill har utskottet inte funnit sig berett tillstyrka motionerna i fråga.

Utskottet hemställer
att riksdagen

1. till *Regionalt transportstöd* för budgetåret 1971/72 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 25 000 000 kr.,
2. avslår motionen 1971: 207 i vad den avser översyn av bestämmelserna för transportstödet,
3. avslår motionen 1971: 498 i vad den avser förslag om att trafikpolitiken i ökad utsträckning samordnas med lokaliseringpolitiken,
4. avslår motionen 1971: 143 och 1971: 976 i vad de avser hemställan att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201–300 km samt motionen 1971: 254 i vad den avser hemställan att det kortaste avståndet för transportstödet måtte fastställas till 200 km,
5. avslår motionen 1971: 263 samt yrkandet i motionen 1971: 254 att, i fråga om kvalifikation för transportstödet, transportsträcka i Norge får inräknas och att fraktstöd får utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige, yrkandet i motionen 1971: 258 att transportsträcka i Norge och Finland får räknas som avståndsgrundande och att fraktstöd bör kunna utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige samt yrkandet i motionen 1971: 976 att, vid beräkning av transportstöd, avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget,

6. avslår motionerna 1971: 143, 1971: 254 och 1971: 258, samtliga motioner i vad de avser nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar,
7. avslår motionerna 1971: 206 och 1971: 976, sistnämnda motion i vad den avser hemställan att viktgränsen för stödberättigad fraktsändning slopas,
8. avslår motionerna 1971: 143 och 1971: 258 i vad de avser utredning och förslag till transportstöd för transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat samt i fråga om förnödenheter eller varor för jordbrukets behov,
9. avslår motionen 1971: 953,
10. avslår motionerna 1971: 143 i vad avser dels yrkandet om stöd till persontrafiken, dels hemställan om förslag angående personflygtransporter, 1971: 258 i vad avser yrkandet om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss, flyg och bil, 1971: 937 i vad avser yrkandet om utredning och förslag i fråga om stöd till persontrafiken på långa avstånd och 1971: 498 i vad avser yrkandet om en skyndsam utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik,
11. avslår motionen 1971: 143 i vad avser hemställan om utredning och förslag angående godsflygtransporter,
12. avslår motionen 1971: 146,
13. avslår motionerna 1971: 943 och 1971: 970.

Stockholm den 18 mars 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Torwald (c), fröken Hörnlén (fp) och herr Komstedt (m).

Reservationer

1. beträffande *avståndsgränsen för transportstödet* av herrar Persson i Heden (c), Håkansson (c) och Torwald (c) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 5 som börjar med »Fjölårets riksdag» och slutar med »till 200 km» bort ha följande lydelse:

»Trafikutskottet har härvidlag funnit sig böra vidta den ändringen i fjölårets beslut att stödet på de i motionerna 1971: 143 och 1971: 976 anförda grunderna bör utgå redan i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 %. Detta torde innebära ett bifall även till motionen

1971: 254 såvitt nu är i fråga. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 4. bort ha följande lydelse:

»4. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna 1971: 143 och 1971: 976 i vad de avser hemställan att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201–300 km samt motionen 1971: 254 i vad den avser hemställan att det kortaste avståndet för transportstödet måtte fastställas till 200 km»,

2. beträffande *inräknande av transportsträckor i Norge och Finland som kvalifikationsgrundande för transportstöd* av herrar Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Torwald (c), fröken Hörlén (fp) och herr Komstedt (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 5 som börjar med »Av bl. a.» och slutar med »berörda delar» bort ha följande lydelse:

»Såsom i motionerna understrukits är det otillfredsställande att den i kvalifikationshänseende för stödets erhållande angivna längden om 300 km i vissa fall inte kan uppnås på grund av att en del av transportsträckan faller utanför Sverige. Detta drabbar främst de transporter från Jämtland och Norrbotten, där utförelse via norska hamnar är den naturliga transportvägen. Den föreslagna begränsningen medför i sådana fall en risk för snedvridning av det naturliga valet av transportvägar. Transportsträcka utanför Sverige bör därför vara kvalifikationsgrundande för erhållande av stöd. Detta bör dock givetvis utgå endast för den del av transporten som utförs inom Sverige. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

»5. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionen 1971: 263 samt yrkandet i motionen 1971: 254 att, i fråga om kvalifikation för transportstödet, transportsträcka i Norge får inräknas samt att fraktstöd får utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige, yrkandet i motionen 1971: 258 att transportsträcka i Norge och Finland får räknas som avståndsgrundande och att fraktstöd bör kunna utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige samt yrkandet i motionen 1971: 976 att, vid beräkning av transportstöd, avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget»,

3. beträffande *viktavgränsningen* av herrar Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Torwald (c), fröken Hörlén (fp) och herr Komstedt (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med

»Utskottet finner» och slutar med »berörda delar» bort ha följande lydelse:

»Den fastställda viktgränsen är emellertid ogynnsam särskilt för små och medelstora företag. Det gäller inte minst sådana företag som levererar sina produkter direkt till förbrukare, varvid sändningarna måste bli förhållandevis små. Av bl. a. nu angivna skäl finner trafikutskottet gränsen böra sättas vid 200 kg och taxerad vikt. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 6. bort ha följande lydelse:

»6. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna 1971: 143, 1971: 254 och 1971: 258, samtliga motioner i vad de avser nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar»,

4. beträffande *stöd av transporter in till stödområdet* av herrar Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Torwald (c), fröken Hörlén (fp) och herr Komstedt (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med »Utskottet har» och slutar med »berörda motionsyrkanden» bort ha följande lydelse:

»Trafikutskottet finner det emellertid för sin del angeläget att stödet även skall kunna utgå för transporter till Norrland med avseende ä exempelvis s. k. legoarbeten som skall utföras vid norrländska företag. Även i övrigt kan det med hänsyn till önskvärdheten att skapa bättre betingelser för det norrländska näringslivet och dess konkurrenskraft vara befogat att stöd utgår i vissa fall för intransporter av råvaror och halvfabrikat. Såsom i motionerna föreslagits bör vidare frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jord- och skogsbruket använda förnödenheter utredas. Utskottet förordar därför att de sålunda aktualiserade frågorna närmare prövas och att förslag i ämnet föreläggs höstriksdagen. Vad utskottet i dessa frågor anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 8. bort ha följande lydelse:

»8. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna 1971: 143 och 1971: 258 i vad de avser utredning och förslag till transportstöd för transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat samt i fråga om förnödenheter eller varor för jordbrukets behov»,

5. beträffande *stöd till persontrafiken* av herrar Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Torwald (c) fröken Hörlén (fp) och herr Komstedt (m) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med »I anledning av» och slutar med »berörda delar» bort ha följande lydelse:

»Att persontaxorna spelar en viktig roll i de lokaliserings- och trafikpolitiska sammanhangen och därvid inte minst för Norrlands del är även enligt trafikutskottets mening uppenbart. Kostnaderna i tid och pengar för transport av människor medför för Norrland en allvarlig konkurrensnackdel. De nödvändiga kontakterna med andra företag och kunder inom och utom Norrland försvåras genom de långa avstånden och utgör ett av det norrländska näringslivets särskilda problem. Åtgärder för motverkande av angivna olägenheter framstår därför som angelägna.

Vilken lösning som skall väljas för att reducera persontransportkostnaderna måste närmare övervägas, varför det bör ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta härom. Bland de spörsmål som bör prövas är frågorna om maximitariffer, en taxemässig samordning mellan buss- och järnvägsresor samt speciella taxor för resor inom Norrland ävensom taxorna på de norrländska flyglinjerna. I anslutning härtill bör bl. a. undersökas möjligheterna till eventuella statsbidrag till flygplatser främst i Norrlands inland, befrielse från flygplatsavgiften och allmänt förbättrade flygkommunikationer genom ett nät av matarflyglinjer mellan inlandet och de större flygplatserna vid kusten. Den sålunda föreslagna översynen skall syfta till ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss och flyg med sikte på att minska Norrlands kommunikationsproblem. Då det med hänsyn till berörda frågors stora vikt är angeläget att främst i vad avser sänkning av persontaxorna förslag härtill utan dröjsmål föreläggs riksdagen bör arbetet bedrivas med största möjliga skyndsamhet.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 10. bort ha följande lydelse:

»10. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionen 1971:143 i vad avser dels yrkandet om stöd till persontrafiken, dels hemställan om utredning och förslag angående personflygtransporter, 1971:258 i vad avser yrkandet om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss, flyg och bil, 1971:937 i vad avser yrkandet om utredning och förslag i fråga om stöd till persontrafiken på långa avstånd och 1971:498 i vad avser yrkandet om en skyndsamt utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik»,

Särskilt yttrande

i anledning av motionerna 1971:943 och 1971:970 – angående *transportstöd vid export* i vissa fall – av herrar Lothigius (m) och Komstedt (m) som anfört:

»Såsom i motionerna 1971:943 och 1971:970 framhållits tillämpas

sedan länge inom träexportindustrin speciella leverans- och betalningsvillkor, vilket inte synes ha beaktats vid utformningen av nu gällande regler för transportstödet. Risk föreligger härigenom att företagen inom denna industri kommer i ett ofördelaktigt konkurrensläge. Med beaktande av det anförda och med hänsyn jämväl till önskvärdheten att få till stånd en för hela landet gynnsam ökning av exporten är det angeläget att i samband med den fortsatta översyn av stödsystemet som förutsatts en bättre anpassning av bidragsbestämmelserna till leverans- och betalningreglerna inom denna industrigren övervägs.»

