

**Nr 3**

**Trafikutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972: 1 gjorda framställning rörande anslaget till transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1972/73 jämte motioner.**

**Statsverkspropositionen**

I propositionen 1972: 1 har Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 189 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1972) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1972/73 anvisa ett förslagsanslag av 42 500 000 kr.

**Motionerna**

I detta sammanhang har utskottet behandlat

*dels* motionen 1972: 140 av fru Jonäng m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller 1. om sådan ändring i bestämmelserna om regional transportstöd att krav på nedre viktgräns för erhållande av restitution på fraktkostnader inte må förekomma, 2. om skyndsamt utredning och förslag beträffande fraktstöd syftande till större jämställdhet i transportavseende mellan orter med olika stor godsmängd,

*dels* motionen 1972: 143 av herr Sellgren m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen A. fastställer följande ändringar av bestämmelserna för transportstödet 1. att den lägsta viktgränsen för stödberättigad enskild sändning fastställs till 200 kg taxerad vikt, 2. att transportsträcka i Norge och Finland får räknas som kvalificerande transportsträcka och att fraktstöd utgår för den del av transporten som utförs inom Sverige; B. hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning och förslag till transportstöd för intranporter av råvaror och halvfabrikat för vidare bearbetning samt råvaror för jordbrukets behov,

*dels* motionen 1972: 196 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att ett program för persontransporter utarbetas och föreläggs riksdagen för en reducering av tele-, tåg- och flygtaxorna med sikte på att minska stödområdets kommunikationsproblem samt att en utvidgning av transportstödet utarbetas och föreläggs riksdagen i samband med propositionen om de regionalpolitiska handlingsprogrammen,

*dels* motionen 1972: 199 av herr Winberg m. fl. (m) vari hemställt som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att det regionalpolitiska transportstödet bör utgå även vid transporter med s. k. firmabilar,

*dels* motionen 1972: 255 av herrar Jonsson i Mora (fp) och Eriksson i Arvika (fp) vari hemställt att riksdagen måtte fastställa sådan ändring av bestämmelserna för transportstödet att den kortaste sträckan för vilken transportstöd kan utgå måtte fastställas till 200 km med en rabattsats av 15 %,

*dels* motionen 1972: 261 av herr Åsling m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen måtte besluta 1. att vid beräkning av transportavstånd som underlag för fraktstöd avståndet från den svenska riksgårnsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget, 2. att fraktstöd även skall utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 %, 3. att viktgrånsen 500 kg för stödberrättigad varusändning slopas, samt 4. att uttala att förslag om att transportstödet vidgas till att innefatta även persontransporter och telekostnader i enlighet med vad i motionen framförts, skyndsamt framlägges för beslut,

*dels* motionen 1972: 361 av herr Winberg m. fl. (m) vari hemställt att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att som kvalifikation för det regionalpolitiska transportstödet skall räknas även transportstråcka i Norge och Finland,

*dels* motionen 1972: 532 av herr Nordgren m. fl. (m) vari såvitt nu är i fråga yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer A. om förslag i syfte att i ökad utstråckning samordna trafikpolitiken med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken, B. om en skyndsäm utredning 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-transport samt att reducera dess taxor,

*dels* motionen 1972: 712 av herr Fålldin m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen 1. hos Kungl. Maj:t anholder om utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till flygtransporter, 2. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna dels att fraktstöd skall utgå i avståndsklassen 201–300 kilometer med en rabattsats av 10 procent, dels att fraktstöd skall utgå för sändningar med en vikt överstigande 200 kilogram, 3. hos Kungl. Maj:t anholder 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. hos Kungl. Maj:t anholder om

utredning och förslag angående fråga om stöd till persontrafiken genom maximering av biljettpriserna på tåg, buss och flyg,

*dels* motionen 1972: 720 av herr Lothigius m. fl. (m) vari, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t framlägger förslag om att transportstödet inom allmänna stödområdet omfattar även frakter med fartyg,

*dels* motionen 1972: 1203 av fru Jonäng m. fl. (c) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om 1. dels sådan ändring av bestämmelserna om fraktstöd att bidrag må utgå med 10 procent i avståndsklassen 201–300 km i hela allmänna stödområdet, 2. dels att en höjning av nuvarande procentsatser inom de olika avståndsklasserna övervägs i samband med översynen av regionalpolitiken,

*dels* motionen 1972: 1207 av herr Larsson i Umeå m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om sådant fraktstöd till näringslivet inom stödområdet att orter som klassats efter högre taxa än SJ:s fraktstyckeodstaxa 3 erhåller ett särskilt fraktstöd som jämställer dem med företag belägna på de orter som i frakthänseende klassats i tariff 3,

*dels* motionen 1972: 1227 av herr Stadling m. fl. (s) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en översyn av gällande bestämmelser för transportstöd syftande till att kvarts må ingå i de produkter som är berättigade till sådant stöd.

### 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 1970: 105, rskr 1970: 271) fr. o. m. den 1 januari 1971 ett statligt transportstöd. Detta stöd syftar till att minska de kostnadsmässiga 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, varierar mellan 15 och 35 procent av erlagd frakt beroende på avsändningsortens geografiska belägenhet inom stödområdet.

Med hänsyn till rådande frakter och inriktningen av varuströmmarna i olika avståndsrelationer har departementschefen för nästa budgetår för ändamålet beräknat ett anslag om 42,5 milj. kr. varvid hänsyn tagits till de taxehöjningar som under hösten 1971 ägt rum hos SJ och väg-

transportföretagen. Utskottet tillstyrker den sålunda begärda *medelsanvisningen*.

Vid sin behandling under 1970 års 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 i år liksom föregående år till de sålunda gjorda uttalandena men framhåller härutöver ånyo 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 och i avvaktan på den treåriga försöksperiodens utgång finner utskottet det inte påkallat att riksdagen, såsom i motionen 1972: 196 yrkats, hos Kungl. Maj:t begär att förslag till en *utvidgning av transportstödet* utarbetas och föreläggs riksdagen i samband med propositionen om de regionalpolitiska handlingsprogrammen. 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 1972: 532 rörande *trafikpolitikens samordning med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken*. Någon särskild framställning i ämnet hos Kungl. Maj:t såsom motionärerna yrkat synes därför i förevarande sammanhang ej erforderlig. Även denna motion avstyrks således i berörda 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 resp. 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 underleveranser 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 procent	0 procent	0 procent
301—400	15 »	15 »	15 »
401—500	25 »	25 »	15 »
501—	35 »	25 »	15 »

Såväl 1970 som 1971 års riksdag har funnit sig kunna godta sålunda angivna avstånds- och rabattklasser. Utskottet har för sin del ej funnit skäl att föreslå någon ändring härutinnan. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna 1972: 261, 1972: 712 och 1972: 1203 att fraktstöd skall utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent. Vidare avstyrks förslaget i motionen 1972: 255 att det kortaste avståndet för transportstöd måtte fastställas till 200 km med en rabattsats av 15 procent och yrkandet i motionen 1972: 1203 att en *höjning av nuvarande procentsatser* övervägs i samband med översynen av regionalpolitiken.

I motionerna 1972: 361 och 1972: 143 har yrkats att *transportsträcka i Norge och Finland* skall få räknas som stödqualificerande samt att fraktstöd därvid skall utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige. Vidare har i motionen 1972: 261 yrkats att avståndet från den svenska riksgränsen 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 1972: 143 och 1972: 712 föreslagits att viktgränsen skall sättas vid 200 kg taxerad vikt.

Utskottet finner det för sin del allttjämt 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 1972: 140 och 1972: 261 att *viktgränsen helt slopas*.

I motionen 1972: 712 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 1972: 143 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 bensin skulle sålunda undantas. Av departementschefens uttalande i propositionen 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 hemmarknaden.

Utskottet har funnit det anförda allttjämt äga giltighet och avstyrker under hänvisning härtill samtliga nu berörda motionsyrkanden.

Yrkandet i motionen 1972: 1227 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en översyn av gällande bestämmelser för transportstöd syftande till att *kvarts* må ingå i de produkter som är berättigade till sådant stöd omprövas har utskottet inte funnit sig berett att biträda. Såsom utskottet tidigare anført kan det dock även under tillämpningsperioden visa sig nödvändigt att vidta vissa jämkningar i bidragssystemet.

I motionen 1972: 712 har begärts utredning och förslag angående

frågan om *stöd till persontrafiken* genom maximering av biljettpriserna på tåg, buss och flyg. I motionen 1972: 196 har likaså begärts utredning och förslag om sänkta kostnader för persontransporter. Vidare har i motionen 1972: 261 begärts förslag angående stöd till persontransporter och i motionen 1972: 532 hemställts 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 godstransporter samt att reducera dess taxor.

I anledning av vid 1970 års 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 sammanhänge med en nedläggning av avgifterna på vissa slag av persontransporter.

Trafikutskottet ansluter sig alltså till samma uppfattning och vill vidare erinra om att förenämnda utredningsarbete m. m. för närvarande pågår inom kommunikationsdepartementet. 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 1972: 712 har begärts utredning och förslag till höstriksdagen angående *stöd till bl. a. godsflygtransporter*.

Även om skäl 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 1972: 199 har föreslagits att transportstöd bör utgå även vid *transporter med s. k. firmabilar*. I propositionen 1970: 84 föreslog emellertid departementschefen att firmabilarna borde undantas från stödet. Detta motiverades av dels att ifrågavarande fordon endast i begränsad utsträckning utför transporter av den längd och art som avses om-

fattade 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 anledning av vad i motionerna 1972: 196 och 1972: 261 yrkats rörande *teletaxorna* resp. *telekostnader* får utskottet under hänvisning till vad utskottet i dessa frågor anförde i sitt betänkande 1972: 2 (punkten 3) avstyrka dessa motioner i berörda delar.

I motionen 1972: 140 har anhållits om skyndsamt utredning för att åstadkomma större jämställdhet i transporthänseende mellan *orter med olika godsmängd*. Vidare har i motionen 1972: 1207 hemställts om sådant fraktstöd att näringslivet inom stödområdet på orter som klassats efter högre taxa än SJ:s fraktstycke godstaxa 3 jämföras med företag belägna på de orter som i frakthänseende klassats i tariff 3. Vad motionärerna därvid anförde finner utskottet i och för sig beaktansvärt men förutsätter att i samband med den översyn som skall ske efter den treåriga försöksperiodens utgång även frågor av denna art kan komma att beaktas. Motionerna avstyrks därför av utskottet, förstnämnda motion såvitt nu är i fråga.

I motionen 1972: 720 har hemställts att transportstödet inom allmänna stödområdet även skall omfatta *frakter med fartyg*. I berörda fråga framhöll departementschefen (prop. 1970: 84) att sjötransporterna i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som bör falla utanför transportstödet. Allmänt gällde att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende avståndsfaktorn inte spelade samma roll som i fråga om landtransporterna.

Departementschefen framhöll vidare att från sjöfartens synpunkt de problem som sammanhänger med vinter- och isförhållandena och som innebär att transporter till sjöss under vissa tider av året förhindras eller försvåras utan tvekan är större. Härvidlag hänvisades till det stöd åt sjöfarten på Norrlandshamnarna som ligger i att staten anvisar medel för isbrytningen. Dessa kostnader uppginge till närmare 25 milj. kr., varav största delen fick anses falla på berörda kustavsnitt.

Under hänvisning till det anförda och med beaktande jämväl av vad tidigare uttalats rörande den pågående försöksperioden anser sig utskottet ej kunna tillstyrka ifrågavarande motion i denna del.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1972/73 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 42 500 000 kr.,
2. avslår motionen 1972: 196 i vad den avser hemställan om en utvidgning av transportstödet,

3. avslår motionen 1972: 532 i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t om att trafikpolitiken i ökad utsträckning samordnas med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken,
4. avslår motionerna 1972: 261 och 1972: 712 i vad de avser hemställan att frakttöd må utgå i avståndsklassen 201–300 km samt motionerna 1972: 1203 och 1972: 255,
5. avslår motionen 1972: 361 och yrkandet i motionen 1972: 143 att, i fråga om kvalifikation för transportstödet, transportsträcka i Norge och Finland får inräknas och att frakttöd får utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige, samt yrkandet i motionen 1972: 261 att, vid beräkning av transporttöd, avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget,
6. avslår motionerna 1972: 143 och 1972: 712 i vad de avser nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar,
7. avslår motionerna 1972: 140 och 1972: 261 i vad de avser hemställan att viktgränsen för stödberättigad fraktsändning slopas,
8. avslår motionerna 1972: 712 och 1972: 143 i vad de avser utredning och förslag till transporttöd för transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat samt i fråga om förnödenheter eller varor för jordbrukets behov,
9. avslår motionen 1972: 1227,
10. avslår motionerna 1972: 712 i vad avser yrkandet om stöd till persontrafiken, 1972: 196 i vad avser yrkandet om förslag om sänkta kostnader för persontransporter, 1972: 261 i vad avser yrkandet om förslag i fråga om stöd till persontrafiken och 1972: 532 i vad avser yrkandet om en skyndsam utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik,
11. avslår motionen 1972: 712 i vad avser hemställan om utredning och förslag angående godsflygtransporter,
12. avslår motionen 1972: 199,
13. avslår motionen 1972: 196 i vad avser teletaxor,
14. avslår motionen 1972: 261 i vad avser telekostnader,
15. avslår motionen 1972: 140 i vad avser jämställdhet mellan orter med olika stor godsmängd samt motionen 1972: 1207,
16. avslår motionen 1972: 720 i vad avser transporttöd för frakter med fartyg.

Stockholm den 17 mars 1972

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* herrar Mellqvist (s), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Håkansson (c), Lindberg (s), Clarkson (m), Karlsson i Malung (s), Torwald (c), Taube (fp), Jonasson (c), Sundgren (s) och fru Ryding (vpk).

### Reservationer

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

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 5 som börjar med »Såväl 1970» och slutar med »av regionalpolitiken» bort ha följande lydelse:

»Trafikutskottet har härvidlag funnit sig böra vidta sådan ändring i de av 1970 års riksdag beslutade föreskrifterna att stödet på de i motionerna 1972: 261, 1972: 712 och 1972: 1203 anförda grunderna bör utgå redan i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent. Detta torde i viss mån innebära ett bifall även till motionen 1972: 255. Vad utskottet härom anført 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 anført i anledning av motionerna 1972: 261, 1972: 712 och 1972: 1203 i vad de avser hemställan att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201–300 km med en rabattsats av 10 procent samt motionen 1972: 255.»

2. beträffande *inräknande av transportsträckor i Norge och Finland som kvalifikationsgrundande för transportstöd* av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c) 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 utförsel via norska hamnar resp. Haparanda 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 anført 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 1972: 361 samt yrkandet i motionen 1972: 143 att transportsträcka i Norge och Finland får räknas som avståndsgrundande och att frakstöd bör kunna utgå för den del av transporten som utförs inom Sverige samt yrkandet i motionen 1972: 261 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), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c) 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 utskottet gränsen böra sättas vid 200 kg taxerad vikt. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

*dels* att utskottets hemställen 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 1972: 143 och 1972: 712, båda motionerna i vad de avser nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar,»

4. beträffande *stöd av transporter in till stödområdet* av herrar Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c) 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 å 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 1972: 712 och 1972: 143 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), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), Taube (fp) och Jonasson (c) 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 1972: 712 i vad avser yrkandet om stöd till persontrafiken, 1972: 196 i vad avser yrkandet om sänkta kostnader för persontransporter, 1972: 261 i vad avser yrkandet om förslag i fråga om stöd till persontrafiken och 1972: 532 i vad avser yrkandet om en skyndsam utredning i syfte att klarlägga flygets plats i svensk transportpolitik.»

6) beträffande motionen 1972: 720 i vad avser transportstöd för *frakter med fartyg* av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som anser att

*dels* den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med »Departementschefen framhöll» och slutar med »denna del» bort ha följande lydelse:

»Konkurrens på lika villkor måste emellertid skapas, innebärande bl. a. att – där konkurrens är tänkbar – transportstöd skall utgå på sådant sätt att ett transportmedel icke ensidigt gynnas i förhållande till andra. Transportstöd inom allmänna stödområdet bör därför omfatta även frakter med fartyg.»

*dels* att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

- »16. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionen 1972: 720 i vad avser transportstöd för frakter med fartyg.»

### Särskilt yttrande

i anledning av motionen 1972: 199 angående fraktstöd till *transporter med s. k. firmabilar* av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som anfört:

»Såvitt gäller landsvägstransporter krävs för att transportstöd skall utgå att transporten utförs i yrkesmässig trafik. Enligt vår mening kan det inte vara tillfredsställande att företag vars transporter sköts med egna fordon (s. k. firmabilar) åsamkas högre transportkostnader än de företag, som överlåter transportererna till den yrkesmässiga trafiken.»

