

Nr 14

Trafikutskottets betänkande i anledning av dels propositionen 1973: 1 i vad avser anslag för budgetåret 1973/74 till transportstöd för Norrland m. m. och transportstöd till Gotland, dels propositionen 1973: 95 angående transportstöd som regionalpolitiskt medel, jämte motioner.

Propositionen 1973: 1

I propositionen 1973: 1 har Kungl. Maj:t (bilaga 8, kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1973/74 anvisa

1. till Transportstöd för Norrland m. m. ett förslagsanslag av 46 700 000 kr. (punkten E 15, s. 158—159),
2. till Transportstöd för Gotland ett förslagsanslag av 2 300 000 kr. (punkten E 16, s. 159—160).

Propositionen 1973: 95

I propositionen 1973: 95 har Kungl. Maj:t (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för ett fortsatt regionalpolitiskt transportstöd som angetts i propositionen,
2. godkänna de ändringar i transportstödet för Gotland som angetts i propositionen.

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i de norra delarna av landet framlades i prop. 1970: 84 förslag om införande av ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet. I föreliggande proposition redovisas en utvärdering av det hittillsvarande stödet. Härvid konstateras att stödet väl fyllt sin regionalpolitiska uppgift att utjämna transportkostnaderna och därmed verksamt bidra till att främja näringslivets utveckling i berörda delar av landet. Erfarenheterna får anses ha styrkt riktigheten av den konstruktion transportstödet fått.

Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha som regionalpolitiskt instrument framlägges i propositionen förslag om en utbyggnad avseende vissa transporter till orter inom stödområdet. Vidare föreslås anpassning av nuvarande transportstöd bl. a. i fråga om bestämning av minsta transportsträcka och lägsta sändningsvikt ävensom möjligheten att beakta utländsk transportsträcka i bidragsgivningen.

Vidare föreslås i propositionen viss förstärkning av godstransportstödet för Gotland avseende från Gotland utgående godstransporter i färjetrafik med fastlandet.

Motionerna

A. Under den allmänna motionstiden väckta motioner — rörande bl. a. telefontaxorna

I motionen 1973: 86 av herr Börjesson i Falköping (c) och herr förste vice talmannen Bengtson (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om utredning om övergång till en för hela landet enhetlig telefontaxa i enlighet med vad som anförts i motionen, varvid utredningen bör ges sådana direktiv att den av televerket genomförda utredningen i detta syfte kompletteras med ytterligare fakta från teknisk expertis etc.

I motionen 1973: 196 av herr Winberg m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om förslag till ändrade telefontaxor, så att en utjämning av abonnenternas telefonkostnader mellan olika delar av landet snarast kan åstadkommas.

I motionen 1973: 197 av herr Winberg m. fl. (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna, 1. att fraktbidrag bör kunna utgå även för landsvägstransporter som icke sker i yrkesmässig trafik, när förutsättningarna för bidrag i övrigt uppfylls, 2. att som kvalifikation för det regionalpolitiska transportstödet skall räknas även transportsträcka i Norge och Finland, 3. att fraktbidrag skall kunna utgå när transportsträckan överstiger 200 km, 4. att bestämmelsen om att varje sändning skall väga 500 kg för att fraktbidrag skall utgå ändras så att viktgränsen sänks, samt 5. att en översyn bör äga rum beträffande vilka produkter och varor som skall omfattas av transportstödet.

I motionen 1973: 225 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs, såvitt motionen hänvisats till trafikutskottet, att beträffande transportstödet, stödet till Gotlandstrafiken, flyg-, tåg- och teletaxorna, bättre vägar samt året-runt-sjöfart i Bottenviken riksdagen vid behandlingen av den regionalpolitiska stödverksamheten måste ansluta sig till de riktlinjer som i motionen framförts i syfte att stimulera sysselsättningen inom stödområdet.

I motionen 1973: 745 av herrar Fälldin (c) och Helén (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär 1. att en utredning tillsättes med uppgift att framlägga förslag om åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet i fråga om kostnader för transporter av gods, fordon och passagerare enligt den s. k. vägprincipen, samt 2. att

förslag om frakttöd för råvaror och halvfabrikat till Gotland förelägges årets riksdag.

I motionen 1973: 749 av herr Håkansson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att en sådan utjämning av teletaxorna kommer till stånd att närsamtalstaxa omfattar förutom abonnentens eget riktnummerområde också samtliga angränsande riktnummerområden.

I motionen 1973: 925 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller 1. om förslag till riksdagen a) att transportstödet för Gotlandstrafiken utvidgas till att omfatta även lastbilstransporter enligt likartade regler som gäller inom andra delar av stödområdet, b) att transportstödet skall omfatta även godstransporter till Gotland av råvaror och halvfabrikat för förädling inom gotländskt näringsliv, 2. om tillsättande av en utredning angående fortsatt transportstöd för Gotland, omfattande såväl sjö- som lufttrafik, i syfte att i trafikhänseende skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet.

I motionen 1973: 1345 av herrar Carlshamre (m) och Brundin (m) hemställs att riksdagen måtte besluta att frakttidrag till transportstöd för Norrland för budgetåret 1973/74 skall utgå förutom till transport med järnväg och lastbil i yrkesmässig trafik jämväl för transport med fartyg.

I motionen 1973: 1364 av fru Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller 1. om sådan ändring i bestämmelserna om regionalt transportstöd att krav på nedre viktgräns för erhållande av restitution på fraktkostnader inte må förekomma, 2. om utredning och förslag beträffande SJ:s taxesättning, syftande till större jämställdhet i transportavseende mellan orter med olika stor godsmängd enligt vad som i motionen anförts.

I motionen 1973: 1365 av fru Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om 1. dels sådan ändring av bestämmelserna om frakttöd att bidrag må utgå med 10 procent i avståndsklassen 201—300 km i hela allmänna stödområdet, 2. dels att vid beräkning av transportavstånd för frakttöd avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget, 3. dels att en höjning av nuvarande procentsatser inom de olika avståndsklasserna övervägs i samband med utformningen av de nya bestämmelserna om regionalpolitiken.

I motionen 1973: 1372 av herr Olsson i Sundsvall m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att förslag syftande till utjämning av telefontaxorna mellan landets olika delar framläggas, så att beslut kan fattas under innevarande budgetår.

B. Övriga motioner

I motionen 1973: 1760 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs, såvitt motionen hänvisats till trafikutskottet, att riksdagen A. hos Kungl. Maj:t begär 6. att teletaxorna successivt sänkes på sätt som i motionen anges, 7. att tåg- och flygtaxorna på längre avstånd sänkes på sätt i motionen anges, 11. att sjöfart året runt skall möjliggöras i Bottenviken.

I motionen 1973: 1895 av herr Dahlgren m. fl. (c) hemställs att riksdagen 1. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna dels att fraktstöd skall utgå i avståndsklassen 201—250 km med en rabattsats av 10 procent, dels att fraktstöd skall utgå för sändningar med en vikt överstigande 200 kg, 2. hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag till höstriksdagen angående dels stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jordbruket använda förnödenheter samt i fråga om tillsatsämnen för pappersindustrin, dels stöd till flygtransporter, 3. hos Kungl. Maj:t anhåller att trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att utreda frågan om maximitaxa, på i motionen anförda grunder.

I motionen 1973: 1917 av herr Ekinge m. fl. (fp) föreslås att riksdagen måtte besluta 1. att transportstödet skall även omfatta emballage för produkter från livsmedelsindustrin enligt vad som anförts i motionen, 2. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning och förslag på sådana åtgärder att kostnaderna för transport till och från Gotland av gods, fordon och passagerare inte blir högre än på lika långt avstånd på fastlandet och att en tidsplan för genomförandet anges, 3. samt att utredningen ges i uppdrag att med förtur pröva lämpligheten av att övergångsvis låta transportstödet för övriga stödområden utgå jämväl för Gotlandstransporter i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1973: 1918 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs A. att riksdagen beslutar 1. att den lägsta viktgränsen för stödberättigad sändning fastställs till 200 kg taxerad vikt, 2. att den kortaste stödberättigade transportsträckan fastställs till 200 km samt B. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att förutsättningarna för en sänkning av taxorna för tågresor övervägs i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1973: 1919 av herr Lothigius m. fl. (m) yrkas att riksdagen 1. beslutar att stöd skall utgå även för transporter till stödområdet av foder och gödselmedel, 2. beslutar att sändningar överstigande 200 kg skall vara bidragsberättigade, 3. hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag innebärande att även transporter med s. k. firmabilar blir berättigade till transportstöd på sätt som motsvarar stöd till transport utförd i yrkesmässig trafik, 4. hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag

om utvidgning av transportstödet för Gotlandstrafiken enligt de riktlinjer som anförts i motionen.

I motionen 1973: 1920 av herr Sellgren m. fl. (fp, s, c, m) hemställs att riksdagen måtte besluta 1. dels att transporter av i motionen berörda råvaror och kemiska produkter till och avsedda att vidareförädlas inom stödområdet skall kunna erhålla transportstöd och att den närmare avgränsningen härvidlag göres av Kungl. Maj:t och 2. dels att varuslagsavgränsningen för stöd för uttransporter av förädlade varor så tolkas att även transport av kisel kan erhålla transportstöd.

Utskottet

Transportstöd för Norrland m. m.

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet beslöts vid 1970 års riksdag (prop. 1970: 84, SU 1970: 105, rskr 1970: 271) att ett statligt transportstöd skulle införas. Det skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag i första hand utgå under en försöksperiod om tre år med början den 1 januari 1971.

Stödet syftar till att minska de kostnadmässiga olägenheter som följer med långa avstånd inom stödområdet och omfattar enligt den nu gällande kungörelsen i ämnet (SFS 1970: 592, ändrad senast 1971: 929) 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 företagets fraktkostnader, varierar mellan 15 och 35 procent av erlagd frakt beroende på avsändningsortens geografiska belägenhet inom stödområdet.

Med hänsyn till vissa taxehöjningar som ägt rum senare delen av 1972 har departementschefen för nästa budgetår i statsverkspropositionen räknat med en ökning av anslaget till 46,7 milj. kr. Utskottet tillstyrker den sålunda begärda medelsanvisningen.

Som förut nämnts skulle transportstödet i första hand utgå under en försöksperiod om tre år. Under denna period skulle stödverksamheten successivt följas upp och utvärderas. Så har numera skett och i propositionen 1973: 95 lämnas en redogörelse härför. Vidare läggs på grundval av sålunda vunna erfarenheter fram förslag om en utbyggnad avseende vissa transporter till orter inom stödområdet samt anpassning av nuvarande transportstöd bl. a. i fråga om bestämning av minsta transportsträcka och lägsta sändningsvikt ävensom möjligheten att beakta utländsk transportsträcka i bidragsgivningen. Departementschefen konstaterar i anslutning härtill att det hittillsvarande stödet väl fyllt sin upp-

gift att utjämna transportkostnaderna och därmed verksamt bidra till att främja näringslivets utveckling i berörda delar av landet. Även enligt utskottets uppfattning torde så vara fallet.

Beträffande de nu framlagda förslagen till ändringar i och kompletteringar av stödet samt de bl. a. i anslutning härtill framställda motionsyrkandena får utskottet anföra följande.

Stödet omfattar ej *sjötransporter*. Redan i propositionen 1970: 84 framhöll departementschefen att i fråga om dessa gäller att de i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som bör falla utanför stödet. Allmänt gäller att med den struktur, som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende, avstånds-faktorn inte spelar samma roll som i fråga om landtransporterna. I angivna proposition framhölls vidare att utan tvekan de problem är större som sammanhänger med vinter- och isförhållandena och som innebär att transporter till sjöss under vissa tider av åren förhindras eller försvåras. Härvid hänvisas i prop. 1973: 95 till det stöd åt sjöfarten på Norrlandshamnarna som ligger i att isbrytarservicen tillhandahålls avgiftsfritt med anlitan- de av på riksstaten anvisade medel. För budgetåret 1973/74 har riksdagen nyligen anvisat ca 35 milj. kr. för ändamålet. Det erinras också om att isbrytarkapaciteten under de närmaste åren väsentligt kommer att förstärkas genom den anskaffning av två nya havsisbrytare som på förslag av Kungl. Maj:t beslutats av 1971 och 1973 års riksdagar. Denna ökade kapacitet kommer i särskild grad sjöfarten på Norrlandskusten till godo.

Utskottet ansluter sig härvidlag till departementschefens uppfattning och avstyrker följaktligen yrkandet i motionen 1973: 1345 att transportstöd för budgetåret 1973/74 skall utgå jämväl för transport med fartyg.

I propositionen 1970: 84 föreslog departementschefen att stödet ej skulle avse transporter med *firmabilar*. Detta motiverades med dels att ifrågasvara- nde fordon endast i begränsad utsträckning utför transporter av den längd och den 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. Någon ändring häruti föreslås ej i nu förevarande proposition.

Ej heller utskottet anser någon ändring i denna del motiverad och avstyrker därför yrkandena i motionerna 1973: 197 att riksdagen skall ge Kungl. Maj:t till känna att fraktbidrag bör kunna utgå även för landsvägstransporter som inte sker i yrkesmässig trafik och 1973: 1919 om att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag innebärande att även transporter med firmabilar blir berättigade till transportstöd.

Flygtransporter omfattas ej heller av transportstödet. Härvid gäller enligt propositionen att sådana transporter av det slags produkter som

f. n. och — enligt förslaget i propositionen — framöver omfattas av transportstödet endast förekommer i speciella undantagsfall.

Såsom utskottet redan vid fjolårets riksdag anförde (TU 1972: 3) synes frågan härom inte vara av någon större praktisk betydelse. Någon ändring härvidlag av gällande bestämmelser om transportstöd torde därför inte nu vara nödvändig. Utskottet anser dock att frågan bör ägnas uppmärksamhet vid den uppföljning av erfarenheterna beträffande verkningarna av transportstödssystemet som även i fortsättningen skall ske. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandet i motionen 1973: 1895 i denna del.

Stödet utgår enligt gällande bidragsregler till transporter från och inom stödområdet av helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Avsikten härmed är att gynna dels vidareförädling och tillkomst av underleverantörsförhållanden inom stödområdet, dels försäljning på vidgade marknader av produkter från detta.

Avgränsningen av varuområdet har skett genom angivande av de råvaror och mera obearbetade halvfabrikat som bör undantas. Det gäller malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träråvaror (såsom rundvirke och flis) och pappersmassa samt oljor och bensin. Undantagandet av dessa varor har motiverats av — förutom att de i betydande utsträckning har gynnsamma fraktförhållanden genom rabatter i anslutning till ingångna fraktavtal — att det i åtskilliga fall rör sig om varuslag, för vilka ett transportstöd inte kan förväntas gynna en regionalpolitiskt önskvärd vidareförädling inom stödområdet. Allmänt gäller också att flertalet av de ifrågavarande varuslagen fraktas sjöledes i betydande kvantiteter med de lägre frakter, som därvid gäller.

Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha som regionalpolitiskt instrument lägger departementschefen i förevarande proposition fram förslag om stödets *utvidgning* att avse även vissa transporter till orter inom stödområdet.

En sådan utvidgning av stödet, inriktat på transporter av råvaror och halvfabrikat, kompletterar enligt propositionen på ett funktionellt sätt det stöd som utgår för transporter av färdigvaror och mera bearbetade halvfabrikat från orter inom stödområdet.

På de i propositionen närmare anförda grunderna föreslår departementschefen således att en utvidgning av transportstödet att även omfatta vissa transporter till stödområdet i första hand inriktas på metall- och verkstads-, maskin-, elmaterial- och transportmedelsindustrin samt vidare på sådan lättare tillverkningsindustri som textil-, beklädnads- och pälsberedningsindustrin, garveri, läder- och skoindustrin samt gummi- och plastvaruindustrin.

Det innebär att stödet kommer att omfatta följande varor, nämligen

- råvaror och halvfabrikat av järn och stål samt andra oädla metaller liksom skrot av dessa
- spånadsmaterial, garner och vävnader
- hudar, skinn och läder
- gummi, cordgarn och cordväv
- olika basplaster och mellanprodukter av plast.

Allmänt gäller som förutsättning för bidrag att ifrågavarande råvaror och halvfabrikat hos mottagaren undergår en bearbetning som c j ä r r i n g a. Motsvarande gäller redan i fråga om varor, som omfattas av hittillsvarande stöd.

Den gjorda bestämningen av det bidragsberättigade varuområdet vid intransporter innebär ett väsentligt stöd för metall- och verkstadsindustrin i vidaste mening, vilken är av stor betydelse för den industriella utvecklingen inom stödområdet. Stöd lämnas även till flera andra industribranscher som det finns anledning att främja utifrån målsättningen att uppnå en mera allsidig utveckling av näringslivet.

De varor som sålunda erhåller stöd vid transport till stödområdet skall också — inom ramen för den allmänna bestämmelsen om minsta transportsträcka — kunna ges fraktbidrag vid transporter inom stödområdet. För vissa av de ifrågakommande produktslagen gäller därvid att fraktbidrag redan nu utgår vid transporter inom området i enlighet med nuvarande transportstödsbestämmelser.

Vad departementschefen i nu berörda del föreslagit har utskottet funnit sig kunna godta.

Det anförda innebär bl. a. ett tillgodoseende av yrkandet i den vid början av årets riksdag väckta motionen 1973: 197 att en översyn bör äga rum beträffande vilka produkter och varor som skall omfattas av transportstödet. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av nämnda yrkande är därför inte påkallad.

Vidare avstyrker utskottet yrkandena i motionerna 1973: 1919 att stöd skall utgå även för transporter till stödområdet av foder och gödselmedel, 1973: 1917 att transportstödet även skall omfatta emballage för produkter från livsmedelsindustrin i enlighet med motionärernas förslag och 1973: 1920 att dels transporter av vissa i motionen nämnda råvaror och kemiska produkter till stödområdet skall kunna erhålla transportstöd, dels att i fråga om uttransporter av förädlade varor en sådan tolkning av bestämmelserna skall göras att även för transport av kisel transportstöd skall kunna erhållas.

Jämväl yrkandet i motionen 1973: 1895 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag till höstriksdagen om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om förnödenheter som används inom jordbruket samt beträffande tillsatsämnen för pappersindustrin avstyrks.

För det nuvarande stödet för transporter från orter inom stödområdet (uttransportstödet) gäller att avsändaren eller mottagaren — beroende på vem av dem som står för frakten — kan söka och erhålla fraktbidrag. I fråga om det föreslagna stödet för transporter till orter inom stödområdet (intransportstödet) är syftet att reducera transportkostnaderna för de företag som mottar och vidareförädlar råvarorna och halvfabrikaten. Med hänsyn härtill förordas i propositionen att bidrag i princip skall kunna sökas endast av mottagaren av godset, som kan erhålla bidrag mot uppvisande av originalfraktsedel. I de fall varor vid transporter inom stödområdet är stödberättigade enligt såväl uttransportstödet som intransportstödet bestämmelser gäller dock att antingen avsändare eller mottagare skall kunna söka bidrag enligt mest förmånliga alternativ.

I propositionen har departementschefen även tagit upp frågan om avvikelser i vissa fall från de normalt gällande bestämmelserna för ansökning om bidrag. Dessa avvikelser betingas av vissa återverkningar till följd av Sveriges avtal med Europeiska kol- och stålgemenskapen (det s. k. CECA-avtalet). Vad därom anförts har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Transportstödet gäller som tidigare nämnts transporter på sträckor längre än 300 km. Denna gräns för transportsträckan 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 har emellertid viss avståndsdifferentiering ansetts 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 f. n. 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 ” |

I propositionen föreslås nu att den förut angivna kortaste bidragsgrundande transportsträckan justeras nedåt. Den anses dock inte böra sättas lägre än 250 km, eftersom man då skulle — med hänsyn till medeltransportsträckorna i de södra och mellersta delarna av landet — relativt sett gynna de norra delarna av landet i förhållande till dessa. Går man under denna gräns skulle man enligt propositionen också ge stöd till mera lokala och distributionsbetonade transporter, vilket inte ligger i linje med stödets regionalpolitiska syfte.

Såväl 1970 som 1971 och 1972 års riksdagar har funnit sig kunna godta förut angivna avstånds- och rabattklasser.

Utskottet anser att den i propositionen nu föreslagna sänkningen till 250 km är en avsevärd förbättring av utgående transportstöd och har därför ej funnit skäl till ytterligare ändring häruti. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionen 1973: 1365 att stöd skall utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 procent och i motionen 1973: 1895 att stöd skall utgå i avståndsklassen 201—250 km med en rabattsats av likaledes 10 procent. Vidare avstyrks förslaget i motionerna 1973: 197 och 1973: 1918 att det kortaste avståndet för transportstöd måtte fastställas till 200 km.

Utskottets ställningstagande innebär också en avstyrkan av yrkandet i motionen 1973: 1365 att en höjning av nuvarande procentsatser inom de olika avståndsklasserna övervägs i samband med utformningen av de nya bestämmelserna om regionalpolitiken.

I propositionen tas också upp frågan om möjligheten att beakta utländsk transportsträcka i bidragsgivningen. Enligt nuvarande bestämmelser är endast den del av transportsträckan som är belägen inom Sverige bidragsgrundande. Det innebär att för vissa transporter, som går mellan å ena sidan orter i främst Jämtlands och Norrbottens län och å andra sidan orter och hamnar i Norge resp. Finland, fraktbidrag inte kan utgå genom att den utländska delsträckan ej får medräknas som bidragsgrundande transportsträcka, f. n. minst 300 km och i fortsättningen — enligt förslaget i det föregående — 250 km. Departementschefen föreslår här en ändring innebärande att, för det fall den svenska transportsträckan inte uppgår till 250 km, ifrågakommande norska eller finska delsträcka får tillgodoräknas för att

uppnå 250 km. Fraktbidrag anses dock av principiella skäl böra utgå endast för den del av frakten som avser svensk sträcka.

Utskottet tillstyrker departementschefens förslag härom, vilket jämväl innebär ett tillgodoseende av yrkandena i motionerna 1973: 197 att som kvalifikation för transportstödet skall räknas även transportsträcka i Norge och Finland samt 1973: 1365 att vid beräkning av transportavstånd för fraktstöd avståndet från den svenska riksgårnsen till hamn vid Trondheimsfjorden, Mo i Rana eller Narvik skall få inräknas i stödunderlaget.

Departementschefen föreslår också viss ändring av den *lägsta vikt* som en enskild sändning skall ha för att vara bidragsberättigad. F. n. gäller att sändningar som inte har en vikt överstigande 500 kg är undantagna från stöd. En sänkning av viktgränsen anses nu böra ske så att i fortsättningen sändningar överstigande 300 kg kan få bidrag. Mot en ytterligare reduktion sägs olika skäl av bl. a. teknisk-administrativ och taxemässig karaktär tala. Vidare förklaras det framstå som angeläget att stimulera företagen att ordna sina transporter så rationellt som möjligt. Erfarenheterna av hittillsvarande transportstödsverksamhet sägs också tyda på att företagen successivt eftersträvat större sändningsvikter.

I anledning härav har i motionerna 1973: 1895 och 1973: 1919 föreslagits att viktgränsen skall sättas vid 200 kg och i motionen 1973: 1918 att den skall sättas vid 200 kg *taxerad* vikt. I den vid början av årets riksdag väckta motionen 1973: 197 har begärts att den f. n. gällande viktgränsen om 500 kg skall sänkas.

Utskottet finner den av departementschefen föreslagna kraftiga sänkningen av viktgränsen för bidragsberättigad sänkning tillfredsställande men anser det alltför vara riktigt att en avgränsning sker som undantar mindre sändningar. Därmed kan restitutionsförfarandet administrativt förenklas samtidigt som företagen stimuleras att ordna sina transporter mera rationellt. Den lägre gränsen synes, såsom i propositionen föreslagits, böra sättas vid 300 kg. Utskottet vill i anslutning härtill också peka på de möjligheter till samsändningar som föreligger.

I överensstämmelse med det anförda avstyrker utskottet yrkandena i denna del i de tre förstnämnda motionerna. Det berörda yrkandet i motionen 1973: 197 synes genom departementschefens förslag tillgodosett, varför någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av yrkandet ej påkallas.

Av utskottets ställningstagande i det föregående följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1973: 1364 att viktgränsen helt slopas.

I sistnämnda motion har också yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag beträffande SJ:s taxesättning,

syftande till större jämlikhet i transportavseende mellan orter med olika stor godsmängd enligt vad som i motionen anförts. Utskottet finner frågan härom vara av sådan karaktär att den kan förutsättas bli prövad i samband med den trafikpolitiska utredningens arbete med avseende å SJ:s verksamhet och taxesättning m. m. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandet.

Vad i det föregående anförts torde också i det närmaste innebära ett tillgodoseende av de synpunkter rörande transportstödet som anförts i motionen 1973: 225. Motionen synes följaktligen i denna del inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I sistnämnda motion har också framförts önskemål om *bättre vägar*. Utskottet vill i denna fråga hänvisa till sitt betänkande 1973: 1 (punkten 2) vari vägfrågorna ingående behandlats. Bl. a. har därvid ånyo understrukits att det är angeläget att det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet bedrivs med all den skyndsamhet som befinnes möjlig samt att som resultat härav ett långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar föreläggs riksdagen. Under hänvisning härtill avstyrks det aktuella motionsyrkandet.

Beträffande den i samma motion samt i motionen 1973: 1760 aktualiserade frågan om *året-runt-sjöfart* i Bottenviken vill utskottet också hänvisa till förenämnda betänkande (punkten 7), där vissa härmed sammanhängande spörsmål behandlats i samband med prövningen av anslagen till sjöfartsverkets verksamhet. Utskottet har därvid bl. a. framhållit att utskottet i och för sig finner det önskvärt att näringslivet ges en skälig grad av säkerhet för sjötransportmöjligheter året runt och såvitt möjligt oberoende av vintrarnas svårighetsgrad. I avvaktan på visst av departementschefen aviserat ytterligare utredningsarbete har emellertid utskottet funnit en mera preciserad målsättning för vintersjöfarten f. n. ej böra fastläggas. Under hänvisning till det anförda avstyrks nämnda motioner i nu berörda delar.

I motionen 1973: 225 har också framförts önskemål om att "ett rundare Sverige" från kommunikationssynpunkt måtte skapas genom *sänkning av flyg- och tågtaxorna* på långa avstånd, och i motionen 1973: 1760 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att tåg- och flygtaxorna på längre avstånd sänkes på sätt i motionen anges. I motionen 1973: 1895 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t dels anhåller om utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till flygtransporter, dels anhåller att den trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att utreda fråga om maximitaxa på de i motionen anförda grunderna. Slutligen har i motionen 1973: 1918 begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att förutsättningarna för en sänkning av taxorna för tågresor övervägs.

Utskottet vill i anledning härav erinra om de sänkningar av inrikes-

flygets taxor som nyligen tillkännagivits av kommunikationsministern. Taxorna komme sålunda att sänkas kraftigt på de längre sträckorna fr. o. m. den 1 maj i år och sänkningarna uppginge i åtskilliga fall till mellan 25 och 35 procent.

De nya biljettpriserna är resultatet av ett utredningsarbete som pågått inom flygbolagen och som skett i samråd med kommunikationsdepartementet. En anpassning av taxorna har ansetts vara motiverad redan med hänsyn till förändringar i flygbolagens kostnadsstruktur. Att anpassningen kunnat ge så pass kraftiga sänkningar på de längre sträckorna utan att samtidigt leda till mera påtagliga höjningar på de kortare avstånden har möjliggjorts genom beslut rörande vissa ändringar i de statliga flygplatsavgifterna. Sålunda har regeringen beslutat sänka den inrikes passageraravgiften för flygbolagen från 11:50 kr. till 4 kr. per passagerare. De minskade intäkter som härav följer för luftfartsverket kompenseras genom en höjning av den utrikes passageraravgiften från 23 kr. till 30 kr. per passagerare. Genom detta beslut har inrikesflyget getts ett ökat ekonomiskt utrymme.

Av betydelse för bedömningen av de vidtagna taxeåtgärderna har angetts vara det förhållandet att ett livskraftigt inrikesflyg är ett viktigt komplement till andra kollektiva färdmedel, främst järnvägen.

De nya flygbiljettpriserna är uppbyggda med ett baspris — som utgör den egentliga färdavgiften — vartill kommer en inte obligatorisk avgift för platsreservation på 30 kr. I stort innebär de nya biljettpriserna jämfört med nuläget att det blir lägre priser redan vid så korta avstånd som ca 30 mil om man inte begär platsreservation. I de fall sådan önskas — och då prisjämförelsen alltså innefattar bokningsavgiften — blir priserna lägre på sträckor över ca 45 mil.

Som exempel nämns att på sträckan Kiruna—Malmö biljettpriset sänks med drygt 150 kr. eller med 38 procent utan platsbokning och med drygt 120 kr. eller med 33 procent vid sådan bokning. Sträckan Luleå—Malmö uppvisar en sänkning med drygt 110 kr. för obokad plats och med drygt 80 kr. vid platsbokning.

Kommunikationsministern bedömer det som särskilt betydelsefullt att man vid konstruktionen av den nya taxan räknat med att på någon sikt kunna popularisera det enskilda resandet med flyg och särskilt då på längre sträckor. Det förhållandet att det i dag på flertalet ifrågakommande linjer finns en ganska betydande ledig kapacitet under flertalet av veckans dagar — och även under lördagar och söndagar — anges innebära att flygföretagens kunder med det nya taxsystemet har reella valmöjligheter även utan platsbokning. Avsikten är också att — i takt med ett ökat flygresande — successivt anpassa kapaciteten så att sådana valmöjligheter vidmakthålls och även förbättras.

På de kortare sträckorna kommer de nya baspriserna i flertalet fall att vara oförändrade men i åtskilliga fall även lägre än de nuvarande priserna.

Den nya flygtaxan skall enligt kommunikationsministerns uttalande ses som ett mycket väsentligt inslag i regeringens strävanden att successivt förverkliga den regionalpolitiska målsättningen att skapa ökad balans i befolkningens och näringslivets möjligheter i olika delar av landet. För de norra delarna av landet kommer den nya taxan i förening med den pågående förnyelsen av flygmaterielen att väsentligt bidra till att både tids- och prismässigt reducera avstånden till landets övriga delar.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att åtgärder således vidtagits i syfte att sänka kostnaderna för resor med flyg på främst långa avstånd. Motionärernas önskemål i denna del synes därigenom i väsentlig mån tillgodosedda.

Vad beträffar de av motionärerna begärda åtgärderna för sänkningar av SJ:s taxor för resor på långa avstånd samt utredning rörande maximitaxor på SJ m. m. vill utskottet erinra att den trafikpolitiska utredningen redan enligt meddelade direktiv bl. a. har att utreda frågor av denna art. Det har dessutom i direktiven klart angivits att utredningsarbetet i dessa delar, dvs. spörsmålen om SJ:s taxor m. m., skall bedrivas med förtur.

Utskottet vill slutligen framhålla att de i förevarande motioner aktualiserade taxeproblemen m. m. är av mycket komplicerad natur samt att de föreslagna eller ifrågasatta, sinsemellan olika lösningarna förutsätter åtgärder med svåröverskådliga konsekvenser i bl. a. ekonomiska, organisatoriska och administrativa hänseenden. Enligt riksdagens tidigare gjorda uttalanden är det emellertid angeläget att den fortsatta uppföljningen av transportstödet kombineras 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. Utskottet förutsätter att arbetet med dessa frågor inom departementet bedrivs med skyndsamhet.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet några särskilda åtgärder från riksdagens sida i dessa frågor i vart fall f. n. inte erforderliga. Utskottet avstyrker därför samtliga nu berörda motionsyrkanden.

Motionsyrkanden rörande telefontaxorna

Vid början av årets riksdag har vissa motionsyrkanden framställts rörande *telefontaxornas utformning m. m.* Sålunda har i motionen 1973: 86 hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning om övergång till en för hela landet enhetlig telefontaxa och i motionen 1973: 196 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till ändrade telefontaxor så att en utjämning av abonnenternas telefonkostnader mellan olika delar av landet snarast kan åstadkommas. I motionen 1973: 1372 har också hemställts att riksdagen

hos Kungl. Maj:t anhöller att förslag syftande till en utjämning av telefontaxorna mellan landets olika delar framläggs — så att beslut kan fattas under innevarande budgetår. I motionen 1973: 749 har yrkats att en sådan utjämning av teletaxorna kommer till stånd att närsamtalstaxa omfattar förutom abonnentens eget riktnummerområde också samtliga angränsande riktnummerområden. I motionen 1973: 225 har bl. a. också framförts önskemål om sänkning av teletaxorna på längre avstånd.

Slutligen har i motionen 1973: 1760 — väckt i anslutning till propositionen 1973: 50 angående medlen i den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten m. m. — hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att teletaxorna successivt sänkes på sätt som i motionen anges.

I anledning härav vill utskottet erinra om att en inom televerket arbetande utredning, 1969 års telefontaxeutredning, under hösten 1971 lagt fram långtgående förslag rörande regional utjämning av telefonkostnaderna medelst utökade huvudortstaxor och slopande av den högsta avståndsklassen. Som följd härav har Kungl. Maj:t — efter förslag i ämnet från televerkets sida — den 16 mars i år fattat beslut i frågan av i huvudsak följande innebörd.

Den högsta avståndsklassen för rikssamtal slopas. Det innebär att samtal över 45 mil blir 20 procent billigare. För icke-kontorstid (morgnar och kvällar samt lördag—söndag) beräknas reformen kunna genomföras i hela landet i början av nästa år. För att snarast möjligt ge lättnader även för företagens omfattande telefontrafik mellan Norrland och Stockholm genomförs taxesänkningen även på kontorstid i denna förbindelse senast den 1 juli 1974. Genom en kraftig forcering av den nödvändiga teletekniska utbyggnaden beräknas reformen i dess helhet vara genomförd i mitten av år 1976.

Sänkning sker vidare av avgifterna inom länen till de s. k. primära centra (i allmänhet residensstäderna) så att högsta avgift motsvarar näst lägsta rikssamtalstaxa. Sänkningen blir för många samtal 35—50 procent. Redan den 1 juli 1973 sker sänkningen på icke-kontorstid mellan vissa orter i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län. I början av år 1975 beräknas reformen vara fullt genomförd i Norrland och under år 1976 i hela landet.

Beträffande telefontaxan inom kommuner pågår redan genomförandet av avgiftssänkningar till centralorterna, vilket innebär avgiftslättnader på mellan 45 och 90 procent. Denna reform skall forceras så att den är fullt genomförd före årets slut. Som komplement till reformen har beslutats, att högsta avgift inom en kommun skall motsvara lägsta rikssamtalstaxan. För samtal mellan orter på relativt långt avstånd inom samma kommun innebär detta sänkningar med normalt 50 procent — i vissa fall 70 procent.

De sålunda beslutade åtgärderna anges utjämna större delen av

skillnaden i telefonkostnader mellan olika delar av landet. Televerket har fått i uppdrag att vid genomförandet av de aktuella reformerna prioritera Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet.

Vidare skall utredningsarbetet om teletaxorna fortsättas. Bl. a. avses därvid frågan om ytterligare utjämning av dels rikssamtalsavgifterna, dels avgifterna för samtal inom kommuner tas upp.

Med konstaterande av det anförda vill utskottet i förevarande sammanhang endast understryka att utskottet finner det angeläget att utredningsarbetet snarast fullföljes i enlighet med riksdagens tidigare gjorda uttalanden rörande behovet av en utjämning av telefontaxorna.

Genom vad utskottet sålunda anfört synes motionärernas syften i väsentliga delar tillgodosedda och några särskilda åtgärder i ämnet från riksdagens sida f. n. ej påkallade.

Transportstöd för Gotland

På förslag av Kungl. Maj:t har 1971 års riksdag (prop. 1971: 154, TU 1971: 28, rskr 1971: 350) beslutat om ett transportstöd för Gotland i anslutning till färjetrafiken med fastlandet. Transportstödet — som i första hand bedrivs som en försöksverksamhet under en treårsperiod med början den 1 februari 1972 — syftar till att minska de kostnads- mässiga olägenheter för det gotländska näringslivet som följer av Gotlands läge och av de därav betingade merkostnaderna i samband med färjeöverfart. Stödet är konstruerat så att godstaxan (längdmetertaxan för godsfordon) är nedsatt med 50 procent för transporter från Gotland till fastlandet. För att gynna turismen och för att förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor är taxan för överföring av personbilar reducerad med 25 procent.

Med hänsyn till beräknad ökning av godsvolymen beräknar departementschefen i statsverkspropositionen anslaget för nästa budgetår till 2.3 milj. kr. Utskottet tillstyrker den sålunda föreslagna medelsanvisningen.

Vid utformningen av transportstödet har i propositionen 1971: 154 anförts olika skäl för att inrikta stödet på de från Gotland utgående transporterna. I fråga om det ingående färjegendset — som i betydande utsträckning utgörs av livsmedelsprodukter och ett brett register av konsumtionsvaror — konstaterades i sammanhanget, att tillgängligt material gav vid handen att Gotlandspriserna beträffande den övervägande delen av detta gods vid en jämförelse med genomsnittet för landet inte återspeglade någon av transportkostnaderna betingad fördyring. Det ansågs gälla exempelvis livsmedel och vissa andra konsumtionsvaror liksom olika slags kapitalvaror. I fråga om vissa slag av införda varor konstaterades att ett stöd skulle kunna skapa svårigheter för gotländska företag.

I fråga om de utgående transporter — som till uppskattningsvis 60 procent utgörs av på Gotland producerade livsmedel, andra jordbruksprodukter, varor från elmaterialindustrin ävensom vissa andra bearbetade varor — har emellertid övervägande skäl ansetts tala för ett fraktstöd. Genom ett sådant kunde sålunda de kostnadsmässiga olägenheter för det gotländska näringslivet minskas som följer med Gotlands läge och med därav betingade merkostnader i samband med färjeöverfarten.

Försöksperioden för det gotländska transportstödet har som nämnts satts till tre år. Erfarenhet finns nu endast från det första året vilket departementschefen anser vara en alltför kort tidsperiod för att läggas till grund för en allmän omprövning av detta stöd. Med hänsyn till angelägenheten att hjälpa det gotländska näringslivet är departementschefen emellertid beredd att redan nu — under pågående försöksperiod — föreslå en förstärkning av stödet till nyttotrafiken.

I propositionen förordas därför ett ekonomiskt utrymme som medger en ytterligare sänkning av längdmetertaxan, närmare bestämt med 50 procent av de f. n. gällande avgifterna. Det innebär att fraktavgiften per längdmeter för sträckan Gotland—Nynäshamn minskas från 20 kr. till 10 kr. samt för sträckan Gotland—Oskarshamn/Västervik från 16 kr. till 8 kr. Jämfört med vad som gällde vid ingången av år 1972 innebär detta att en reducering sedan dess skett med 75 procent.

Ändringen i transportstödet avses genomförd från den 1 juli 1973. Den föreslagna förbättringen innebär ett ökat medelsbehov om ca 1 milj. kr. Merkostnaderna avses skola belasta det i statsverkspropositionen upptagna och av utskottet i det föregående tillstyrkta förslagsanslaget Transportstöd för Gotland.

Utskottet konstaterar för sin del att de sålunda framlagda förslagen, vilka är helt i överensstämmelse med de av riksdagen tidigare godkända principerna för stödet, innebär betydande förbättringar av detsamma samt tillstyrker därför att de genomförs på det sätt departementschefen förordat.

I motionen 1973: 745 har begärts utredning och förslag om åtgärder i syfte att skapa *likställighet mellan Gotland och fastlandet* i fråga om kostnader för transporter av gods, fordon och passagerare enligt den s. k. vägprincipen. Yrkanden av i princip samma innebörd finns i motionerna 1973: 925 och 1973: 1917 och önskemål härom har också uttalats i motionen 1973: 1918.

I motionerna 1973: 745, 1973: 925 och 1973: 1919 har begärts fraktstöd för vissa *ingående transporter* — avseende råvaror och halvfabrikat — till Gotland. Liknande synpunkter har framförts i motionen 1973: 225.

Utskottet vill i anledning av motionärernas yrkanden hänvisa till vad i det föregående anförts beträffande behovet av och syftet med trans-

portstödet samt den utformning stödet ur skilda synpunkter lämpligen bör ha. Vidare vill utskottet erinra om departementschefens uttalande att en utvärdering av stödet skall ske och i anslutning därtill en bedömning av dess värde och behovet av en anpassning. Avsikten är vidare att de härav betingade övervägandena skall underställas 1974 års riksdag. Utskottet, som förutsätter att så sker, avstyrker under hänvisning till det anförda motionerna i fråga.

Av samma skäl avstyrker utskottet de i motionerna 1973: 925 och 1973: 1919 framställda yrkandena att stöd skall utgå jämväl för vissa delar av *transporter med lastbil* samt yrkandet i motionen 1973: 1917 att en *prövning med förtur* sker rörande lämpligheten att övergångsvis låta transportstödet för övriga stödområdet utgå jämväl för Gotlandstransporter.

Utskottets hemställan

I enlighet med det anförda hemställer utskottet
att riksdagen

1. till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1973/74 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 46 700 000 kr.,
2. avslår motionen 1973: 1345,
3. avslår motionerna 1973: 197, yrkandet 1, och 1973: 1919, yrkandet 3,
4. avslår motionen 1973: 1895, yrkandet 2 i vad det avser stöd till flygtransporter,
5. avslår motionen 1973: 197, yrkandet 5,
6. avslår motionerna 1973: 1895, yrkandet 2 i vad detta ej behandlats under punkten 4 ovan, 1973: 1917, yrkandet 1, och 1973: 1919, yrkandet 1, samt 1973: 1920,
7. avslår motionerna 1973: 197, yrkandet 3, 1973: 1365, yrkandena 1 och 3, 1973: 1895, yrkandet 1 i vad avser att transportstöd skall utgå i avståndsklassen 201—250 km med en rabattsats av 10 procent, och 1973: 1918, yrkandet A 2,
8. avslår motionerna 1973: 197, yrkandet 4, 1973: 1895, yrkandet 1 i vad avser transportstöd för sändningar med en vikt överstigande 200 kg, 1973: 1918, yrkandet A1, och 1973: 1919, yrkandet 2,
9. avslår motionen 1973: 1364,
10. avslår motionen 1973: 225 i vad den avser transportstödet och bättre vägar,
11. avslår motionerna 1973: 225, i vad den avser året-runt-sjöfart i Bottenviken, och 1973: 1760, yrkandet A 11,
12. avslår motionerna 1973: 225 i vad avser sänkning av flyg- och

- tågtaxorna, 1973: 1760, yrkandet A 7; 1973: 1895, yrkandet 3, och 1973: 1918, yrkandet B;
13. med bifall till propositionen 1973: 95 samt motionerna 1973: 197, yrkandet 2, och 1973: 1365, yrkandet 2, i övrigt godkänner de riktlinjer för ett fortsatt regionalpolitiskt transportstöd som departementschefen angett i propositionen,
 14. avslår motionerna 1973: 86, 1973: 196, 1973: 225 i vad avser teletaxorna, 1973: 749, 1973: 1372 och 1973: 1760, yrkandet A 6,
 15. till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1973/74 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 2 300 000 kr.,
 16. med bifall till propositionen 1973: 95 godkänner de ändringar i transportstödet för Gotland som departementschefen angett i propositionen,
 17. avslår motionerna 1973: 225 i vad avser stöd till Gotlands-
trafiken, 1973: 745, 1973: 925 och 1973: 1917, yrkandena 2 och 3, samt 1973: 1919, yrkandet 4.

Stockholm den 15 maj 1973

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Hjorth (s), Lothigius (m), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Clarkson (m), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s) Torwald (c), Taube (fp) och Sundgren (s).

Reservationer

1. beträffande transportstöd för *sjötransporter* av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "med fartyg" 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 inte ensidigt gynnas i förhållande till andra. Transportstöd inom allmänna stödområdet bör därför enligt utskottets uppfattning under nästa budgetår omfatta även frakter med fartyg.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till kännas vad utskottet med bifall till motionen 1973: 1345 anfört rörande transportstöd för frakter med fartyg,

2. beträffande stöd för transporter med *firmabilar* av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Ej heller" och slutar med "till transportstöd" bort ha följande lydelse:

Såvitt gäller landsvägstransporter kommer således för att transportstöd skall utgå alltjämt att krävas att transporten utförs i yrkesmässig trafik. Enligt utskottets 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 transporter till den yrkesmässiga trafiken.

Utskottet tillstyrker därför yrkandena i motionerna 1973: 197 att fraktbidrag bör kunna utgå även för landsvägstransporter som inte sker i yrkesmässig trafik när förutsättningarna för fraktbidrag i övrigt uppfylls och 1973: 1919 om att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag innebärande att även transporter med *firmabilar* blir berättigade till transportstöd på samma sätt som motsvarar stöd till transport utförd i yrkesmässig trafik.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till kännas vad utskottet med bifall till motionerna 1973: 197, yrkandet 1, och 1973: 1919, yrkandet 3, anfört rörande stöd för transporter med *firmabilar*,

3. beträffande *stödet utvidgning* av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m), Torwald (c) och Taube (fp) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Vidare avstyrker" och slutar med "pappersindustrin avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner emellertid för sin del angeläget att stödet som i motionerna 1973: 1895 och 1973: 1919 yrkats även skall kunna utgå för transporter in till stödområdet av förnödenheter som används inom jordbruket — bl. a. foder och gödselmedel. Närmare riktlinjer för vidgning av stödet i nämnda avseende bör skyndsamt utarbetas och föreläggas årets höstriktdag. Dessutom bör, som i förstnämnda motion ock-

så yrkats, transporter in till stödområdet av tillsatsämnen för pappersindustrin omfattas av stödbestämmelserna. Transportstödet för Gotlandstrafiken bör vidare, i enlighet med yrkande härom i motionen 1973: 1917, även omfatta emballage för produkter från livsmedelsindustrin.

Det framstår också på de i motionen 1973: 1920 anförda grunderna som angeläget att intransporterna av material till viss vidareförädling av kemiska produkter kan komma i åtnjutande av transportstöd. Det kan emellertid i vissa enstaka fall vara olämpligt att låta intransportstödet omfatta samtliga kemiska produkter. Därigenom skulle i vissa fall en tillverkning av dessa inom stödområdet kunna utsättas för ökad konkurrens. Lämpligare vore om Kungl. Maj:t finge befogenhet att avgöra vilka insatsmaterial för tillverkning av kemiska produkter som skulle kvalificera för stöd. I princip bör dock den kemiska industrin omfattas av de nya stödåtgärderna.

Ett utvidgat transportstöd — att gälla även vissa i propositionen undantagna råvaror — skulle utöver stödet till den förbrukande industrin kunna ge arbetstillfällen inom vissa från sysselsättningssynpunkt känsliga orter. En utökning av transportstödet att gälla även kvarts skulle således ge möjlighet att utnyttja stora fyndigheter i Dalsland, Ångermanland och Lappland. Utskottet föreslår därför att riksdagen ger Kungl. Maj:t rätt att medge transportstöd även för transport av sådana råvaror som genom transportstödet skapar sysselsättning inom stödområdet.

Varuslagsavgränsningen för stöd för uttransporter av förädlade varor bör vidare så tolkas att även transport av kisel kan erhålla transportstöd.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. med bifall till motionerna 1973: 1895, yrkandet 2 i vad detta ej behandlats under punkten 4 ovan, och 1973: 1920 samt i anledning av motionerna 1973: 1917, yrkandet 1, och 1973: 1919, yrkandet 1, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande
 - a. utredning och förslag till transportstöd för transporter in till stödområdet i fråga om förnödenheter för jordbrukets behov m. m.,
 - b. införande av transportstöd för dels vissa råvaror och kemiska produkter samt tillsatsämnen för pappersindustrin, dels ock för uttransport av kisel,
 - c. införande av transportstöd för Gotlandstrafiken i vad avser emballage för produkter från livsmedelsindustrin,

4. beträffande föreslagen *gräns för transportstödet* av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m), Torwald (c) och Taube (fp) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Såväl 1970" och slutar med "200 km" bort ha följande lydelse:

Utskottet har för sin del funnit sig böra vidta sådan ändring i de nu förordade föreskrifterna att stödet på de i motionen 1973: 1895 anförda grunderna bör utgå redan i avståndsklassen 201—250 km med en rabattsats av 10 procent. Detta torde i viss mån innebära ett bifall till yrkandena beräffande lägsta transportsträcka i motionerna 1973: 197, 1973: 1365 och 1973: 1918. Vad utskottet härom anført bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet med bifall till motionen 1973: 1895, yrkandet 1 såvitt nu är i fråga, och i anledning av motionerna 1973: 197, yrkandet 3, samt 1973: 1365, yrkandena 1 och 3, 1973: 1918, yrkandet A 2, anført om att transportstöd må utgå i avståndsklassen 201—250 km med en rabattsats av 10 procent,

5. beträffande *lägsta vikt* för bidragsberättigad sändning av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Hedcn (c), Sellgren (fp), Clarkson (m), Torwald (c) och Taube (fp) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "ej påkallas" bort ha följande lydelse:

Den av departementschefen förordade nedre 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. För vissa företag innebär vidare begreppet rationell transportplanering att tiden minskas från det tillfälle då produkten lämnar tillverkningsstadiet till dess den nått slutlig adressat. Det kan således för dessa företag vara rationellt med kontinuerliga men relativt små sändningar. Av bl. a. nu angivna skäl finner utskottet att gränsen, såsom i motionen 1973: 1918 förutsatts, bör sättas vid 200 kg *taxerad* vikt. Härigenom tillgodoses även motionerna 1973: 197, 1973: 1895 och 1973: 1919 i berörda delar. Vad utskottet härom anført bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 197, yrkandet 4, 1973: 1895, yrkandet 1 såvitt nu är i fråga, 1973: 1918, yrkandet A 1, och 1973: 1919, yrkandet 2, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført om att fraktsändningar med en vikt över 200 kg *taxerad* vikt skall vara stödberättigade,

6. beträffande *sänkning av flyg- och tågtaxorna* på längre avstånd, m. m. av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Hedén (c), Sellgren (fp), Clarkson (m), Torwald (c) och Taube (fp) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "berörda motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Att persontaxorna spelar en viktig roll i de lokaliserings- och trafikpolitiska sammanhangen och därvid inte minst för Norrlands del är 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. De i det föregående nämnda sänkningarna av vissa flygpriser är visserligen ett steg i rätt riktning. Det bör dock observeras att de ändrade biljettpriserna inte i första hand tillkommit som någon form av persontransportstöd utan närmast som ett resultat av en differentiering av de statliga flygplatsavgifterna. Ytterligare åtgärder i prissänkande riktning för såväl tåg som flyg är vidare erforderliga. 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 i anledning av förut nämnda motionsyrkanden härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. i anledning av motionerna 1973: 225 i vad avser sänkning av flyg- och tågtaxorna, 1973: 1760, yrkandet A 7, 1973: 1895,

yrkandet 3, och 1973: 1918, yrkandet B, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande sänkning av flyg- och tågtaxorna samt införande av maximitaxor på järnvägarna m. m.,

7. beträffande *telefontaxornas utformning m. m.* av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m), Torwald (c) och Taube (fp) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Med konstaterande" och slutar med "ej påkallade" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner det i och för sig vara tillfredsställande att de i det föregående nämnda åtgärderna för sänkning av telefontaxorna vidtagits. En ytterligare utjämning av taxorna måste dock av främst regionalpolitiska skäl komma till stånd. Utskottet finner det därför angeläget att utredningsarbetet snarast fullföljes i enlighet med riksdagens tidigare gjorda uttalanden rörande behovet av en sådan utjämning. I samband därmed torde få prövas även den i motionen 1973: 749 aktualiserade frågan rörande vissa närsamtalstaxor.

Vad utskottet i anledning av motionsyrkandena i berörda fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. i anledning av motionerna 1973: 86, 1973: 196, 1973: 225 i vad avser teletaxorna, 1973: 749, 1973: 1372 och 1973: 1760, yrkandet A 6, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande en ytterligare utjämning av telefontaxorna,

8. beträffande frågorna om åtgärder i syfte att skapa *likställighet mellan Gotland och fastlandet*, frakttöd för vissa *ingående transporter* samt för *transporter med lastbil, m. m.* av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m), Torwald (c) och Taube (fp) som anser att

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

Såsom i de förenämnda fyra motionerna framhållits bör vägen över havet mellan Gotland och fastlandet betraktas som Gotlands "landsväg" till det övriga Sverige. Därav följer att staten i princip skall bära de merkostnader som påläggs gods, fordon och passagerare för transport mellan Gotland och fastlandet jämfört med transportkostnaden för samma

sträcka på fastlandet. Det bör enligt utskottets uppfattning ankomma på Kungl. Maj:t att snarast låta utreda formerna härför. Utredningen bör även omfatta flyget som på grund av Gotlands speciella läge är av särskilt stor betydelse för regionen. Den sålunda förordade utredningen kan enligt utskottets mening lämpligen samordnas med dels de uppgifter som ålagts länsstyrelsen beträffande de regionala transportererna, dels Gotlands kommuns arbete på att få fram en effektivare hamnorganisation. Utredningens förslag bör kunna läggas fram innan den treåriga försöksperioden gått till ända.

I anslutning härtill vill utskottet erinra om att redan 1964 års Gotlandstrafikutredning i sitt betänkande (SOU 1967: 29) framhöll att "det finns utrymme för en inte oväsentlig sänkning av den officiella biltaxan till och från Gotland". Möjligheterna för en sådan sänkning bör nu prövas. I samband härmed bör också prövas möjligheter att låta frakstödet omfatta lastbilstransporter enligt likartade regler som gäller inom andra delar av stödområdet.

Beträffande vissa varuslag bör, såsom i motionerna 1973: 745, 1973: 925 och 1973: 1919 yrkats, stöd utgå även för införsel till Gotland. De företag som hämtar sina råvaror eller halvfabrikat från andra håll och som transporterar dem till Gotland med Gotlandsbolagets färjor kommer eljest att även i fortsättningen vara i sämre konkurrensläge än företag med motsvarande transportavstånd på fastlandet. Enligt utskottets mening är det sålunda angeläget att stärka förutsättningarna för näringslivet och därmed för länets utveckling genom stöd i vissa fall för ingående transporter av råvaror och halvfabrikat m. m. Utskottet anser därför att en skyndsamt utredning bör göras i frågan samt att härav föranledda förslag föreläggs riksdagen.

Yrkandet i motionen 1973: 1917 att övergångsvis låta transportstödet för övriga stödområden utgå jämväl för Gotlandstransporter bör därvid också kunna övervägas.

De senaste årens utveckling inom det gotländska näringslivet gör det synnerligen angeläget att snabbt stärka dess konkurrenskraft. Det måste sålunda vara i landets intresse att i möjligaste mån ge förutsättningar för en bättre utveckling på Gotland än hittills så att näringslivet kan förnyas och ge sysselsättning åt befolkningen. Fjolårets beslut att Gotland skall tillhöra stödområdet innebär också att statsmakterna ställt sig positiva härtill.

dels utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 745, 1973: 925 och 1973: 1917, yrkandet 2, samt i anledning av motionerna 1973: 225 i vad avser stödet till Gotlandstrafiken, 1973: 1917, yrkandet 3, och 1973: 1919, yrkandet 4, hos Kungl. Maj:t begär dels att ett förslag om transportstöd för råvaror och halv-

fabrikat m. m. till Gotland snarast föreläggs riksdagen, dels att en utredning tillsättes med uppgift att lägga fram förslag om ytterligare åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet för transporter av gods, fordon och passagerare, dels ock att de av utskottet i övrigt aktualiserade frågorna rörande stödets omfattning och utformning närmare prövas.