

Regeringens proposition

1978/79:152

om transportstöd

beslutad den 15 mars 1979

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas transportstödet till Norrland och transportstödet till Gotlandstrafiken.

När det gäller transportstödet till Norrland föreslås att nuvarande tre transportstödszoner skall ersättas med sex transportstödszoner, vilket ger möjlighet till att i högre utsträckning differentiera stödet mellan inlands- och kustregionerna. Den kortaste bidragsgrundande transportsträckan föreslås bli sänkt från 251 km till 151 km när det är fråga om transporter som berör det nuvarande inre stödområdet. När det gäller bidragssatserna föreslås att dessa skall höjas dels för transporter som berör den nordligaste transportstödszonen, dels för transporter som berör de inre delarna av Kopparbergs län och Torsby kommun i Värmlands län.

Intransportstödet föreslås i fortsättningen bli i huvudsak branschanknutet och inte som nu varuanknutet, vilket innebär en utbyggnad och förenkling av stödet. Den nedre viktgränsen föreslås bli sänkt från 250 kg till 100 kg. Samtidigt föreslås att kravet om verklig vikt slopas och att i fortsättningen den fraktdragande vikten skall läggas till grund för bedömning av bidrag. Härigenom uppnås större rättvisa för företag med volymlätt gods och en förskjutning av stödet till små företag. Det sammanlagda bidragsgrundande belopp som krävs för att bidrag skall kunna utgå föreslås bli höjt från 3 000 kr. per år till 10 000 kr. per år. Utbetalning av stödet förelås ske två gånger per år i stället för en gång per år.

Den sammanlagda kostnadsökningen för de föreslagna åtgärderna för transportstödet till Norrland har beräknats till ca 14 milj. kr. per år.

När det gäller transportstödet till Gotlandstrafiken konstateras i propositionen att detta, tillsammans med andra åtgärder som vidtagits, lett till så förmånliga avgifter för trafikanterna att den s. k. vägprincipen kan betraktas

som genomförd. Bl. a. mot denna bakgrund föreslås att nuvarande stöd bibehålls tills vidare. För att eliminera viss överkompensation till transportförmidlingsföretagen till följd av det s. k. Gotlandstillägget föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen utser får möjlighet att meddela föreskrifter om högsta tillåtna Gotlandstillägg i inrikes fjärrtrafik. Vidare föreslås att statligt bidrag skall utgå till transportföretag för att täcka de merkostnader som inte kompenseras av intäkterna av Gotlandstillägget. Det statliga bidraget har beräknats till ca 2 milj. kr. per år.

**Förslag till
Lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbils-
transporter**

Härigenom föreskrivs följande.

För att åstadkomma en utjämning av taxorna för inrikes fjärrtransporter av gods med lastbil till eller från Gotland får regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva ett högsta pris för sådana transporter. Därvid får också föreskrivas ett högsta pristillägg i den totala inrikes fjärrtrafiken för att kompensera transportföretagen för det ekonomiska bortfall som kan uppstå med anledning av transporter till eller från Gotland.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980, då lagen (1976:102) om utjämning av taxorna för fjärrtransporter av gods med lastbil till och från Gotland skall upphöra att gälla.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-03-15

Närvarande: statsminister Ullsten, statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, de Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam.

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om transportstöd

1. Inledning

Som ett led i de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet infördes år 1971 – för en treårig försöksperiod – ett transportstöd (prop. 1970:84, SU 1970:105, rskr 1970:271). Syftet var att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de stora avstånden inom stödområdet. Riksdagen tog förnyad ställning till transportstödet år 1973. Härvid beslöts om viss anpassning av stödets utformning och att stödet skulle gälla under ytterligare en femårig försöksperiod (prop. 1973:95, TU 1973:14, rskr 1973:250).

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftade till infördes den 1 februari 1972 för en treårig försöksperiod ett fraktstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Rederi AB Gotlands färjetrafik med fastlandet (prop. 1971:154, TU 1972:28, rskr 1971:350). Riksdagen tog förnyad ställning till stödet år 1974. Härvid beslöts om en viss utbyggnad av godstrafikstödet och att ett persontrafikstöd skulle införas samt att stödet skulle tillämpas under en fyraårig försöksperiod (prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr 1974:347).

I syfte att uppnå en önskvärd samordning i utvärderingen av de båda transportstöden och regionalpolitiken i övrigt beslöt riksdagen vid 1978/79 års riksmöte (prop. 1978/79:25, TU 1978/79:8, rskr 1978/79:100) att transportstöden skulle förlängas till att gälla t. o. m. år 1979.

Vad gäller transportstödet till Norrland hemställde kommunikationsdepartementet i juli 1978 hos berörda länsstyrelser och handelskamrar om synpunkter på transportstödet och dess utformning i olika avseenden. Yttranden över skrivelsen har avgetts av länsstyrelserna i Norrbottens,

Västerbottens, Västernorrlands, Jämtlands, Gävleborgs, Kopparbergs, Värmlands, Älvsborgs samt Göteborgs och Bohus län, Västerbottens handelskammare, Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare, handelskammaren i Gävle och handelskammaren i Karlstad. Fraktbidragsnämnden har vidare i skrivelse den 26 januari 1979 redovisat vissa synpunkter på transportstödet till Norrland. En sammanfattning av yttrandena redovisas i bilaga 2.

Statens pris- och kartellnämnd har den 7 februari 1979 till regeringen redovisat en utvärdering av transportstödet till Gotlandstrafiken budgetåret 1977/78. En sammanfattning av denna redovisas i bilaga 3.

I det följande lämnas en redovisning för den hittillsvarande transportstödsverksamheten och erfarenheterna härav, varjämte förslag läggs fram om anpassning av stöden i vissa hänseenden.

2. Föredragandens överväganden

2.1 Transportstöd till Norrland

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet framlades i prop. 1970:84 förslag om införande av ett transportstöd. Transportstödet – som antogs av riksdagen (SU 1970:105, rskr 1970:271) – skulle i första hand utgå under en försöksperiod om tre år med början den 1 januari 1971.

I prop. 1970:84 framhöll dåvarande departementschefen, att det är en angelägen regionalpolitisk uppgift att i olika hänseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjligheter att driva sin verksamhet under förutsättningar, som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet. Det gäller bl. a. på transportområdet, där högre fraktkostnader till följd av de stora transportavstånden i vissa fall kan framstå som en hämmande faktor, när det gäller näringslivets utveckling.

Mot denna bakgrund bedömdes det angeläget att inom ramen för regionalpolitiken försöka minska de kostnadsmissiga olägenheter som följer med de stora avstånden inom stödområdet. Åtgärder i sådant syfte förut-sattes verksamt bidra till att där förbättra möjligheterna för ökad ekonomisk tillväxt. Därmed skulle också en bättre jämvikt i näringsgeografiskt hänse-ende mellan landets olika delar samt ett effektivare utnyttjande av landets resurser främjas.

Utformningen av transportstödet gjordes i medvetande om att en expansion av näringslivet inom stödområdet – vare sig den kommer till stånd genom nyetablering eller genom utveckling av där redan befintliga företag – förutsätter en successiv marknadsutvidgning i områden utanför stödområdet och på exportmarknaden. Genom ett stöd som på en gång stimulerar till vidareförädling inom stödområdet och till utförelse från detta av mera förädlade produkter var avsikten att bidra till en ökad ekonomisk tillväxt

inom området och till ett bättre utnyttjande av resurserna där.

Transportstödet i dess nuvarande form fick sin huvudsakliga utformning redan i samband med den första försöksperioden som omfattade åren 1971–1973.

Stödet är selektivt utformat med avseende på stödberättigat gods och utgår i form av restitution till företagen baserad på faktiskt erlagd frakt. I propositionen framhölls att restitutionsförfarandet medger den åsyftade fraktlättnaden utan att ingrepp behöver göras i en allmän kostnadsanpassad taxa och att ett sådant system också har regionalpolitiska fördelar genom de möjligheter till styrning som det innebär.

Beträffande kravet på transportsätt omfattade stödet redan från starten transporter som sker på järnväg eller på landsväg i yrkesmässig lastbilstrafik. Transporter med s. k. firmabilar undantogs däremot. Beträffande sjötransporterna framhölls i propositionen att de i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som inte omfattas av transportstödet. I sammanhanget konstaterades också att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende, spelar inte avståndsfaktorn samma roll som i fråga om landtransporterna.

Den geografiska avgränsningen av stödet innebar att detta avsåg transporter från och inom det allmänna stödområdet till ort utom eller inom detta, när det var fråga om sträckor längre än 300 km. Gränsen 300 km valdes med hänsyn till önskvärldheten att utesluta lokaltrafik och med beaktande av att medeltransportsträckan för SJ:s godstransporter i genomsnitt för landet som helhet ligger ungefär vid denna gräns. Vid internationella transporter var endast den del av transportsträckan som utfördes inom Sverige bidragsgrundande.

Den varumässiga avgränsningen av stödet inriktades på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Den kom att gälla skogsindustriella produkter, såsom bearbetade trävaror – sågade och hyvlade trävaror, snickerier, fiber- och spånplattor, trähus etc. – samt papper. Den kom också att gälla mera bearbetade järn- och stålprodukter, såsom till olika detaljer pressad, stansad eller på annat sätt formad balk, plåt eller tråd, vidare bockade, svetsade, profilerade eller på annat sätt manufakturade plåt-, balk- eller trådprodukter. Vidare omfattades varor inom verkstadsindustrin, plast-, textil- och läderindustrin, kemiska industrin samt byggnadsmaterialindustrin. I övrigt ingår olika slag av inom stödområdet framställda jordbruks- och livsmedelsprodukter. Råvaror och mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, trävaror och pappersmassa samt oljor och bensin undantogs däremot från stödet. Undantagandet av dessa varor motiverades bl. a. med att det i åtskilliga fall rör sig om varuslag, för vilka ett transportstöd inte kan förväntas gynna en regionalpolitiskt önskvärd vidareförädling inom stödområdet.

Fraktbidragets storlek differentierades så att högre restitution utgår för de norra delarna av stödområdet. Stödområdet indelades härvidlag i

tre transportstödszoner. Sålunda utgår fraktbidrag med högst 35 % av erlagd frakt i Norrbottens och Västerbottens län, med högst 25 % i Jämtlands och Västernorrlands län samt med 15 % i övriga delar av stödområdet. Inom ramen för angivna maximisatser utformades en avståndsdifferentiering av bidragen så att högre procentuellt bidrag utgår vid stora transportavstånd.

Av praktiska skäl gjordes vissa avgränsningar av transportstödet. Sålunda krävdes att en enskild sändning skulle ha en verklig vikt överstigande 500 kg och att den sökandes bidragsgrundande transportkostnader under ett kalenderår skulle uppgå till minst 3 000 kr.

För att administrera transportstödet inrättades en särskild nämnd, frakttidningsnämnden.

I enlighet med vad som förutsattes i prop. 1970:84 utvärderades och redovisades transportstödet för riksdagen år 1973 (prop. 1973:95). Utvärderingen, som dels omfattade en statistisk redogörelse för stödets fördelning m. m., dels en bedömning av stödets effekter från regionalpolitiska och transportkostnadssynpunkter, avsåg förhållandena under år 1971. Till grund för utvärderingen, som till sina huvuddrag redovisas i det följande, låg bl. a. en enkätundersökning omfattande 190 bidragsmottagande företag inom stödområdet.

Beträffande den varumässiga fördelningen av det för kalenderåret 1971 utgående stödet – totalt 40,2 milj. kr. – visade materialet, att ca 58 % av bidragsmedlen hänfört sig till transporter av skogsindustriprodukter och närmare 20 % till transporter av metall- och verkstadsprodukter i vid mening. Återstoden hade fördelat sig på ett brett register av produkter inom kemisk industri, livsmedels- och jordbrukssektorn, byggnadsmaterialindustri, textil- och läderindustri etc.

Transportstödetts effekt på transportkostnaderna undersöktes också. Enligt denna undersökning kunde transportkostnaderna hos de av transportstödet berörda företagen i genomsnitt beräknas vara i Norrbottens och Västerbottens län ca 40 % högre, i Västernorrlands och Jämtlands län ca 20 % högre och i övriga delar av stödområdet ca 10 % högre än för motsvarande företag i Syd- och Mellansverige. Genom transportstödet hade ifrågakostnader i genomsnitt kunnat reduceras med drygt 50 %. Ser man på de enskilda industribranscherna framgår av redovisningen att stödet haft störst betydelse för företag, som i väsentlig utsträckning bearbetar inom stödområdet befintliga råvaror, såsom den träbearbetande industrin, byggnadsmaterialindustrin, den kemiska industrin och livsmedelsindustrin. För sådana företag där kostnaderna för transport av råvaror och halvfabrikat utgör en mera betydande del av de totala transportkostnaderna och där dessa varor ofta måste transporteras över längre sträckor från orter utanför stödområdet var stödets reducerande effekt visserligen påtaglig men inte lika stor. Det gäller olika delar av verkstadsindustrin och annan lättare

tillverkningsindustri såsom textil-, läder- och plastindustri m. m.

Sammanfattningsvis konstaterade dåvarande departementschefen att transportstödet väl syntes ha fyllt sin regionalpolitiska uppgift genom att på ett väsentligt sätt reducera de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de stora avstånden inom stödområdet och därmed verksamt medverkat till att främja näringslivets utveckling i berörda delar av landet. Erfarenheterna ansågs i stort ha styrkt riktigheten av den konstruktion transportstödet hade fått.

Med hänsyn till det värde som stödet visade sig ha haft som regionalpolitiskt instrument föreslogs i nämnda prop. 1973:95 att stödet skulle utvidgas till att omfatta även transporter av vissa råvaror och halvfabrikat till orter inom stödområdet (i n t r a n s p o r t s t ö d). Intransportstödet inriktades på sådana råvaror och halvfabrikat, som skall vidareförädlas inom stödområdet och för vilka en reduktion av transportkostnaderna i särskild grad stimulerar produktionen och sysselsättningen inom berörda branscher i stödområdet.

I ett par hänseenden föreslogs också ändringar i det dåvarande transportstödet (u t t r a n s p o r t s t ö d e t).

Den kortaste bidragsgrundande transportsträckan föreslogs sålunda bli sänkt från 301 km till 251 km. Vidare föreslogs en sänkning av den lägsta bidragsberättigade sändningsvikten från 500 kg till 300 kg. Härutöver föreslogs en ändring avseende vissa internationella transporter innebärande att för det fall den svenska transportsträckan inte uppgår till 251 km, ifrågavarande norska eller finska delsträcka får tillgodoräknas för att uppnå 251 km. I propositionen framhölls att fraktbidrag av principiella skäl endast bör utgå för den del av frakten som avser svensk sträcka. Transportstödet i dess utvidgade och anpassade form föreslogs gälla under en femårsperiod med början den 1 januari 1974.

Riksdagen beslöt (TU 1973:14, rskr 1973:250) om en utbyggnad av transportstödet i enlighet med förslagen i propositionen.

Under den senaste försöksperioden har i olika sammanhang väckts förslag dels i riksdagsmotioner, dels genom skrivelser från företag, myndigheter och särskilda arbetsgrupper om förändringar av gällande transportstödsregler. Vid olika tillfällen har också sådana förändringar genomförts.

Sålunda sänktes den lägsta bidragsgrundande sändningsvikten till 250 kg verklig vikt fr. o. m. den 1 september 1974. Vidare infördes transportstöd till vissa råvaror till den kemiska industrin och till kisel fr. o. m. den 1 juli 1975 (prop. 1975:1, TU 1975:6, rskr 1974:94). I syfte att åstadkomma besparingar i statsbudgeten slopades fraktbidraget för vissa pappersprodukter fr. o. m. den 1 januari 1978 (prop. 1976/77:150, FU 1976/77:30, rskr 1976/77:341).

I syfte att uppnå en samordnad utvärdering av transportstödet och av regionalpolitiken i övrigt beslöt riksdagen vid 1978/79 års riksmöte (prop. 1978/79:25, TU 1978/79:8, rskr 1978/79:100) att transportstödet skulle förlängas till att gälla t. o. m. år 1979.

För att kunna utföra en samlad utvärdering av transportstödet hemställde kommunikationsdepartementet i juli 1978 hos berörda länsstyrelser och handelskamrar om synpunkter på transportstödet och dess utformning i olika avseenden. Dessa synpunkter har inkommit till departementet under hösten 1978. Till grund för mina ställningstaganden i det följande har jag förutom detta material haft skrivelser från Norrbottendelegationen, riksrevisionsverkets rapport Fraktbidragsnämnden och transportstödet, fraktbidragsnämndens egna synpunkter på transportstödet, expertgruppen för regional utredningsverksamhets (ERU) betänkande (SOU 1978:46, 47) Att främja regional utveckling. Samråd har också skett med sysselsättningsutredningen (A 1974:02).

Innan jag går in på de synpunkter på transportstödet som kommit fram vill jag något redogöra för hur stödet har utvecklats och hur det fördelats mellan olika regioner, branscher etc.

Ifråga om de medel som utgått kan konstateras att dessa har ökat från 40,2 milj. kr. år 1971 till 113,4 milj. kr. år 1977. Under samma period ökade den bidragsberättigade transportvolymen med ca 60 % från 2,9 milj. ton år 1971 till 4,6 milj. ton år 1977. Antalet stödberättigade sändningar ökade samtidigt med drygt 90 % från 218 000 år 1971 till 423 000 år 1977 medan antalet bidragsmottagare ökade från ca 850 år 1971 till ca 1 350 år 1977.

Den regionala fördelningen av utgående bidragsmedel har varit förhållandevis konstant över tiden. Bidragsåret 1977 utföll stödet så att drygt hälften eller drygt 50,2 % avsåg transporter med anknytning till de båda nordligaste länen – Norrbottens och Västerbottens län. Nära en fjärdedel, eller 22 %, gick till företagen i Västernorrlands län och återstoden fördelades på transporter från eller till övriga delar av stödområdet.

Stödet har på ett påtagligt sätt kommit de mera långväga transporterna till del. Sålunda avsåg år 1977 nästan 60 % av medlen transporter på sträckor över 700 km och drygt 35 % av stödet sträckor över 1 000 km.

De förändringar av stödet som vidtagits har – i vissa fall tillsammans med förändringar av industristrukturen – medfört att stödets fördelning på olika varuslag/branscher förändrats över tiden. Sålunda minskade den relativa andelen av stödet till transporter av skogsindustriprodukter från 58,3 % år 1971 till 45,9 % år 1977 och till transporter av kemiska produkter från 10,3 % år 1971 till 6,0 % år 1977. Samtidigt har den relativa andelen av stödet ökat kraftigt för transporter av textil-, läder-, plast- och gummmivaror, från 0,6 % till 5,8 % och för metallvaror, från 11,3 % till 15,8 %. En kraftig relativ ökning kan också noteras när det gäller stödet till transporter av maskingods, från 4,9 % till 8,2 %, och av transportmedel, från 3,0 % till 5,2 %. Dessa förändringar – som alltså i huvudsak innebär en förskjutning av stödet mot mer kvalificerade produkter/branscher – torde till största delen vara hänförliga till det införda intransportstödet.

När det gäller bidragsmedlens fördelning mellan in- och uttransportstöden kan konstateras att uttransportstödet år 1977 svarade för 101,4 milj. kr., vilket

svarar mot 89 % av det totala bidragsbeloppet.

När det gäller att allmänt bedöma transportstödet som regionalpolitiskt medel kan erinras om att transportstödet är ett av flera regionalpolitiska medel som statsmakterna använder sig av för att uppnå de regionalpolitiska målen. ERU har som nämnts utarbetat en rapport för att belysa effekterna av den hittills förda stödpolitiken (SOU 1978:46, 47) Att främja regional utveckling.

Sammanfattningsvis anser ERU att den förda regionalpolitiken givit klart positiva effekter beträffande sysselsättning, produktion och lönebildning, men att det trots stödeffekterna kvarstår stora skillnader i sysselsättning och välfärd mellan stödområdena och andra delar av landet. Enligt ERU:s uppfattning har de selektiva medlen lån och bidrag hittills varit effektivare än de mera generellt verkande medlen transport- och sysselsättningsstöd i dess nuvarande utformning. Dessa senare medel kan enligt ERU göras mer selektiva och därmed effektivare genom att exempelvis vissa branscher inom råvarubaserad industri utesluts från stöd.

Sysselsättningsutredningen, som genom tilläggsdirektiv har fått i uppdrag att utarbeta konkreta förslag till förändringar av nu gällande regler för regionalpolitiken har i sitt delbetänkande (SOU 1978:62) Regionalpolitiska stödformer och styrmedel inte närmare behandlat transportstödet.

Många av de yttranden som kommit in i anledning av kommunikationsdepartementets skrivelse är kritiska mot ERU:s slutsatser. Länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen menar att det inte finns någon tillförlitlig teknik för att mäta effekterna av de samlade regionalpolitiska insatserna och att det givetvis är än svårare att mäta effekterna av en enskild stödform. Det förefaller länsstyrelserna som om ERU dragit sina slutsatser om transportstödet sysselsättningseffekter från det faktum att 40–50 % av fraktbidraget tillfaller grupperna trävaror och papper samtidigt som dessa industrigrenar visar upp en negativ sysselsättningsutveckling. Att två faktorer samverkar behöver enligt länsstyrelserna inte betyda att det råder ett orsakssamband dem emellan. Länsstyrelserna finner det förvånande att fixera diskussionen om transportstödet kring frågan *om* det medverkat och *hur* mycket det medverkat till etableringar och utbyggnader. Transportstödet får inte ses i det korta perspektivet. Den relevanta frågan borde enligt länsstyrelserna istället varit: Hur många av de nationellt marknadsinriktade företagen i t. ex. Norrbottens län hade överlevt utan transportstöd?

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare pekar på att regionalpolitiken hittills varit starkt inriktad på att öka sysselsättningen och menar att sysselsättningsstöd, introduktionsstöd, räntebefrielser och lokalisering-bidrag utifrån den utgångspunkten varit naturliga medel i samhällets regionalpolitik. De regionalpolitiska insatserna i framtiden bör enligt handelskammaren bl. a. utjämna de klimatologiska och avståndsmässiga merkostnaderna för att driva företag i Norrland. Transportstödet är i det sammanhanget tillsammans med det ändrade telefontaxsystemet ett ytterst

verksamt generellt medel som även har den fördelen att det inte kräver en alltför komplicerad administrativ kontrollapparat från samhällets sida. Handelskammaren säger sig under årens lopp ha kunnat konstatera att transportstödet, trots sin blygsamma andel av de totala regionalpolitiska satsningarna, har haft en klart positiv inverkan på näringsaktiviteterna i Norrland och att transportstödet inom näringslivet upplevs som ett av de mer effektiva medlen att åstadkomma en regional utjämning i landet.

Fraktbidragsnämndens erfarenhet av transportstödet är att det tillsammans med övriga regionalpolitiska medel är ett viktigt medel för att uppfylla samhällets regionalpolitiska mål. Nämnden har i flera fall kunnat konstatera att transportstödet utgjort en nödvändig förutsättning för att företagen i stödområdet skall kunna expandera och avsätta sina produkter på mer avlägsna marknader.

Vid mina överväganden om transportstödet framtid har jag efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet funnit att transportstödet bör bibehållas som regionalpolitiskt medel. I likhet med andra regionalpolitiska medel medverkar transportstödet till att undanröja olika hinder för näringslivet i sysselsättningsvaga regioner. Transportstödet verkar härvid i viss mån stimulerande i samband med nylokaliseringar men framför allt ger det företagen i dessa regioner långsiktiga möjligheter att på mer likvärdiga villkor konkurrera med företag i andra delar av landet.

Enligt min mening är också transportstödet utformning i princip riktig. Det gäller den varumässiga avgränsningen som vid transporter från orter i stödområdet är inriktad mot sådana hel- och halvfabrikat som är förädlade i stödområdet och vid transporter till orter i stödområdet sådana råvaror och halvfabrikat som skall förädlas där. Det gäller också differentieringen av bidragen med olika bidragssatser för olika regioner. Det gäller också i stort den administrativa hanteringen av stödet. De förändringar av stödets utformning som vidtagits under perioden har också visat sig vara riktiga. En betydande omfördelning av stödet har skett från vad ERU kallar råvarubaserad industri till konkurrensutsatt industri.

För att få underlag för en ytterligare effektivisering av transportstödet hemställdes i kommunikationsdepartementets skrivelse till berörda länsstyrelser och handelskamrar om förslag till förändringar i reglerna för transportstödet. I syfte att få fram prioriteringar förutsattes i skrivelsen att ev. åtgärdsförslag skulle rymmas inom tre alternativa kostnadsramar, nämligen

- a) ca 100 milj. kr. (dåvarande bidragsram ./ stödet till vissa pappersprodukter)
- b) ca 90 milj. kr. ((a) ./ 10 %)
- c) ca 110 milj. kr. ((a) + 10 %)

Bl. a. för att möjliggöra kostnadsberäkningar av olika åtgärdsförslag fogades till skrivelsen ett omfattande statistiskt material.

Praktiskt taget ingen av de instanser som yttrat sig över departementets skrivelse har beaktat de angivna förutsättningarna. Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län har sålunda, med hänvisning till att större resurser bör avsättas för stödet, inte funnit det meningsfullt att med räkneexempel ange hur stödet skulle omformas med utgångspunkt från anslag för fraktbidrag på 90, 100 resp. 110 milj. kr. Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare påpekar att man mot bakgrund av den vikt näringslivet fäster vid transportstödet framlägger förslag som ligger utanför de ramar departementet angett. Övriga remissinstanser har inte, av vad som kan utläsas av yttrandena, ens noterat de kostnadsramar som angavs i skrivelsen.

I yttrandena finns i stället exempel på en lång rad utvidgningar av stödet som man anser angelägna att få genomförda. Dessa önskemål är i regel inte angelägenhetsgraderade, vilket gör att materialet är svårt att bedöma och hantera.

Några genomgående önskemål kan dock noteras. Det gäller dels önskemål om att i ökad utsträckning stödja transporter som berör det inre stödområdet t. ex. genom att sänka kravet på den kortaste transportsträckan, genom att höja bidragsprocenten eller genom att inrätta en ytterligare transportstödszon för de nordligaste belägna kommunerna i Norrbotten. I syfte att i ökad utsträckning låta de mindre företagen komma i åtnjutande av stödet föreslås vidare att den nedre viktgränsen skall sänkas ytterligare eller slopas. Dessa önskemål, dvs. ökat transportstöd till inre stödområdet och större hänsynstagande till företag med små sändningar, ligger väl i linje med den ökade selektering av transportstödet som ERU förordar. Andra vanligt förekommande önskemål, t. ex. kravet om att transportstöd till pappersprodukter skall återinföras och att ett transportstöd även för sjöburet gods skall införas, får å andra sidan konsekvenser som går stick i stäv med ERU:s uppfattning, nämligen att transportstödet bör utformas så att vissa branscher inom råvarubaserad industri utesluts från stödformen.

Jag skall i det följande med utgångspunkt i remissyttrandena redovisa min syn på transportstödet framtida omfattning och inriktning. I samband härmed lägger jag fram vissa förslag om ändringar i nuvarande transportstöd. Min ambition har därvid varit att öka transportstödet regionalpolitiska effektivitet genom att förstärka stödet i de inre delarna av Norrland. Jag har vidare vinnlagt mig om att balansera mina förslag så att de rymms inom en måttlig ökning av nuvarande kostnader för stödet.

Jag vill då börja med att behandla den geografiska omfattningen av transportstödet. Transportstödet har alltsedan tillkomsten år 1971 med vissa smärre undantag varit anknutet till det allmänna stödområdet och omfattat tre transportstödszoner, nämligen en zon bestående av Norrbottens och Västerbottens län, en zon bestående av Västernorrlands och Jämtlands

län och en zon bestående av övriga delar av det allmänna stödområdet utom Borgholms, Mörbylånga och Gotlands kommuner. Det har otvivelaktigt varit av värde att transportstödet på detta sätt i stort omfattat samma geografiska områden som övriga regionalpolitiska medel.

Enligt vad jag erfarit kommer inom kort chefen för arbetsmarknadsdepartementet att föreslå en ny stödområdesindelning för den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten.

Denna indelning, som primärt kommer att vara inriktad mot sysselsättningsituationen i olika delar av landet, kan inte alltid sägas vara en lämplig indelning med hänsyn tagen till de avståndsnackdelar som råder i olika delar av landet och som transportstödet skall reducera. Jag har därför, efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet, funnit det befogat att transportstödet ges en egen geografisk indelning som mera tar sikte på avstånds- och fraktkostnadsnackdelarna i olika regioner samtidigt som den i stort bibehåller anknytningen till den stödområdesindelning som skall tillämpas för regionalpolitiken i övrigt. En sådan anknytning kan uppnås om transportstödet också differentieras med hänsyn till det nuvarande inre stödområdet och det nuvarande allmänna stödområdet i övrigt. Avstånds- och fraktkostnadsproblemen är i allmänhet större i de inre delarna av Norrland än i stödområdet i övrigt. Dels måste företagen i inlandet ofta samverka med leverantörer, kunder och hamnar i kustregionen, vilket medför betydande fraktkostnadsfördyringar jämfört med konkurrerande företag i kustregionen, dels medför de blygsamma godsvolymer som ofta är för handen när det gäller orter i inlandet att fraktkostnadsnivån för företagen där många gånger är högre än för jämförbara företag i kustregionen vid samma transportavstånd. Jag föreslår därför en indelning som omfattar sex transportstödszoner enligt följande.

- Transportstödszon 1: av Älvsborgs län Bengtsfors, Dals-Eds, Färgelanda, Melleruds och Åmåls kommuner,
av Göteborgs och Bohus län Munkedals, Strömstads och Tanums kommuner.
av Värmlands län Arvika, Eda, Filipstads, Hagfors, Munkfors, Sunne, Säffle och Årjängs kommuner;
av Kopparbergs län Avesta, Borlänge, Falu, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Rättviks och Sätters kommuner;
av Gävleborgs län Bollnäs, Hudiksvalls, Nordanstigs, Ovanåkers och Söderhamns kommuner
- Transportstödszon 2: Västernorrlands län utom Sollefteå och Ånge kommuner

- Transportstödszon 3: Jämtlands län;
av Västernorrlands län Sollefteå och Ånge kommuner;
av Värmlands län Torsby kommun;
av Kopparbergs län Mora, Orsa, Malungs, Vansbro och Älvdalens kommuner;
av Gävleborgs län Ljusdals kommun
- Transportstödszon 4: av Västerbottens län Nordmalings, Robertsfors, Skellefteå, Umeå och Vännäs kommuner;
av Norrbottens län Piteå, Älvsbyns, Luleå och Bodens kommuner
- Transportstödszon 5: Västerbottens län utom Nordmalings, Robertsfors, Skellefteå, Umeå och Vännäs kommuner;
av Norrbottens län Arjeplogs, Arvidsjaur och Jokkmokks kommuner
- Transportstödszon 6: av Norrbottens län Gällivare, Kiruna, Kalix, Övertorneå och Pajala kommuner

Den av mig föreslagna geografiska indelningen ger enligt min mening goda möjligheter att differentiera transportstödet med hänsyn tagen till olika områdets avstånds- och fraktkostnadsnackdelar. Indelningen omfattar samtliga de områden som f. n. åtnjuter transportstöd.

Mitt förslag till indelning i transportstödszoner ger möjlighet till att i högre utsträckning differentiera stödets utformning mellan inlands- och kustregionerna. Förslaget till indelning tillgodoser också Norrbottendelegationens förslag om att en ny transportstödszon skall inrättas. Förslaget innebär vidare att Torsby kommun och de inre delarna av Kopparbergs län jämställs med Jämtlands län när det gäller fraktbidrag.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län föreslår mot bakgrund av följderna av den pågående strukturomvandlingen inom gruv- och stålindustrin och de problem som de kommer att innebära i Ludvika och Smedjebackens kommuner att transportstödet utvidgas till att gälla företag också i dessa kommuner. Enligt min mening motiverar inte dessa kommuners geografiska läge att de omfattas av transportstödet.

I anslutning till förslag om geografiska avvägningar av transportstödet har några remissinstanser tagit upp frågan om kortaste bidragsgrundande transportsträcka. De fyra nordligaste länsstyrelserna hänvisar i sina yttranden till Norrbottendelegationens förslag som i detta hänseende går ut på att den kortaste bidragsgrundande transportsträckan skall sänkas från 251 km till 101 km när det gäller transporter som berör det nuvarande inre stödområdet. Härigenom skulle företagen i detta område lättare kunna nå kunder i kustregionerna. Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare ansluter sig också till Norrbottendelegationens förslag i denna del men menar att den kortare transportsträckan bör omfatta hela det nuvarande stödområdet. Även handelskammaren i Karlstad menar att en

förkortning av kortaste bidragsberättigade transportsträcka bör övervägas, men pekar samtidigt på risken av att en sådan åtgärd kan medföra ökade administrativa kostnader hos såväl berörda företag som hos fraktbidragsnämnden.

För egen del vill jag anföra följande. Syftet med transportstödet är att minska de kostnadsmissiga olägenheter som följer med de långa avstånden mellan orter i stödområdet och Syd- och Mellansverige. Stödet är således inriktat på att utjämna transportkostnaderna för företag i olika delar av landet. Denna inriktning återspeglas också i stödets konstruktion med ett successivt ökande procentuellt bidrag med avseende på transportavstånd och med allmänt högre procentsatser i de övre delarna av Norrland. Enligt de bestämmelser som gällde fram till år 1974 kunde transportstöd utgå för transportsträckor som var längre än 300 km. Denna gräns bestämdes med beaktande av den för landet i dess helhet gällande medeltransportsträckan vid järnvägstransporter.

Fr. o. m. år 1974 sänktes gränsen till 251 km. Föredraganden fann det, med hänsyn till medeltransportsträckorna i de södra och mellersta delarna av landet, inte tillrådligt att sätta gränsen lägre. Föredraganden fann också att om man gick under denna gräns skulle stöd utgå till mera lokala och distributionsbetonade transporter, vilket inte skulle ligga i linje med stödets regionalpolitiska syfte. Även jag finner dessa invändningar relevanta.

Jag är således inte beredd att föreslå någon allmän sänkning av den kortaste bidragsgrundande transportsträckan. Jag är emellertid medveten om de problem som är förknippade med att bedriva industriell tillverkning i de inre delarna av Norrland. Ett bevarande och en utveckling av industriproduktionen i dessa områden kommer i mycket hög grad att bli beroende av att företagen kan utnyttja leverantörer och kunder i kustregionen eftersom den lokala marknaden vanligtvis är liten för dessa företag. En sådan utvecklingsmöjlighet är att företagen i kustregionen i ökad utsträckning utnyttjar underleverantörer och lokaliserar filialanläggningar till orter i inlandet. För att underlätta en sådan näringsgeografisk integration mellan inland och kustland är det enligt min mening motiverat att med hjälp av transportstöd reducera de transportkostnader som är förenade med ett sådant samarbete. Jag förordar därför att kravet om lägsta bidragsgrundande transportsträcka sänks när det gäller transporter som berör det nuvarande inre stödområdet.

När det gäller frågan om vilket kortaste transportavstånd som skall gälla har som nämnts Norrbottendelegationen föreslagit 101 km. Med hänsyn till att vid en sådan gräns även vad som kan betraktas som lokala transporter i alltför hög grad kan komma att omfattas av transportstödet har jag inte funnit det tillrådligt att sätta gränsen så lågt. Jag föreslår i stället att gränsen sätts vid 151 km. Även vid denna gräns kommer företag i inlandsorter att erhålla fraktbidrag vid transporter som berör närmaste kustområde. För att från stödet kunna avskilja uppsamlings- och distributionstransporter förordar jag

att stödet inte skall omfatta transporter av jordbruks- och livsmedelsprodukter i avståndsintervallet 151–250 km. Den sänkning av den kortaste transportsträckan som jag här föreslagit beräknar jag kommer att medföra en kostnadsökning med ca 5 milj. kr. per år.

I anslutning till förslaget om inrättandet av en ny transportstödszon föreslår Norrbottendelegationen också vissa justeringar av nu gällande bidragssatser. Enligt förslaget, som stöds av bl. a. länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen bör transportstödet utgå med 50 % av frakten vid transporter över 700 km som berör kommunerna i norra och östra Norrbotten, dvs. Gällivare, Kiruna, Kalix, Övertorneå, Haparanda, Övertorneå och Pajala kommuner. Företagen i dessa kommuner har en starkt vikande eller som i östra Norrbotten starkt begränsad lokal marknad. Enligt Norrbottendelegationen är dessa företag för sin fortlevnad och expansion helt beroende av nya mer avlägsna belägna marknader. Genom att ge företagen i detta område högre transportbidrag på stora avstånd än som nu utgår kan företagens extraordinära transportkostnadsnackdelar reduceras. Som exempel kan nämnas att vid järnvägstransport från Kiruna till Stockholm, där det verkliga avståndet uppgår till 1 364 km, kommer Kirunas "fraktkostnadsavstånd" att minskas från f. n. ca 630 km till ca 390 km om stödet utgår med 50 %. Även om det finns viss risk för att ett så stort stöddjup som 50 % kan ge upphov till icke önskvärda tröskeeffekter i gränsområdena mellan olika transportstödszoner, finner jag det angeläget att förstärka transportstödet för de allra nordligaste delarna av landet. Jag tillstyrker därför förslaget. Kostnaderna för denna åtgärd har jag beräknat till ca 1 milj. kr. per år.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län förordar en höjning av fraktbidragen för de delar av länet som ingår i det nuvarande inre stödområdet. Enligt förslaget skulle stödet utgå med 20 % vid transportavstånd som är längre än 300 km. Länsstyrelsen vill också införa en ny avståndsklass i intervallet 301–400 km där bidrag enligt förslaget skulle utgå med 20 % i samtliga transportstödszoner utom zon 1. Även jag finner det angeläget att förstärka stödet i de inre delarna av Värmlands och Kopparbergs län. Jag föreslår därför att samma bidragssatser tillämpas i detta område som i Jämtlands län, dvs. 15 % vid transportsträckor upp till 400 km och 25 % vid transportsträckor över 400 km. Däremot biträder jag inte förslaget om att generellt införa en ny avståndsklass. Den föreslagna ändringen av bidragssatserna har jag beräknat kommer att medföra en kostnadsökning för stödet med ca 1 milj. kr. per år.

Mina förslag när det gäller den framtida avgränsningen av transportstödszoner, transportsträckor och bidragssatser sammanfattas i nedanstående tabell.

Bidragssatser i procent

Transport- avstånd	Transportstödszon					
	1	2	3	4	5	6
151-250	0	0	15	0	15	15
251-400	15	15	15	15	15	15
401-500	15	25	25	25	25	25
501-700	15	25	25	35	35	35
700-	15	25	25	35	35	50

När det gäller de varor som omfattas av transportstödet har en selektiv avgränsning gjorts i syfte att uppnå största möjliga regionalpolitiska effektivitet med stödet. Principen vid varuavgränsningen har varit att, såvitt gäller uttransportstödet detta skall omfatta sådant hel- och halvfabrikat som i stödområdet undergått en bearbetning som inte är ringa och, såvitt gäller intransportstödet sådana råvaror och halvfabrikat som hos mottagaren i stödområdet skall undergå en bearbetning som ej är ringa. Som en annan princip gäller att intransportstödet inte skall omfatta sådana varor som finns att tillgå inom stödområdet. Jag finner dessa allmänna principer för varuslagsavgränsningen riktiga.

När det gäller de varor som omfattas av uttransportstödet har under årens lopp vissa modifieringar gjorts. Sålunda infördes transportstöd till kisel fr. o. m. den 1 juli 1975. Med hänvisning till syftet att åstadkomma besparingar i statsbudgeten slopades fraktbidraget för vissa pappersprodukter fr. o. m. den 1 januari 1978. Slopandet av fraktstödet avsåg vissa pappersprodukter av stapelvarukaraktär såsom liner, kraftpapper samt tidnings- och journalpapper. Däremot utgår fortfarande transportstöd för olika slag av finpapper samt för kartong. Besparingen i statsbudgeten kan överslagsmässigt beräknas uppgå till ca 15 milj. kr. per år.

Slopandet av transportstödet för vissa pappersprodukter motverkar enligt länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län de regionalpolitiska strävandena som görs i länen. Det är angeläget att vidareförädling av produkter sker i Norrland och att den norrländska industrins konkurrenskraft bibehålls. Inte minst väsentligt är detta för pappersindustrin som tidvis har avsättningsproblem för sina produkter. Minskade transportkostnader skulle därmed bidra till att förbättra möjligheterna för företagen att återta marknadsandelar.

Länsstyrelserna anser med hänsyn till pappersindustrins betydelse för Norrland, dess behov av kompletterande transportmöjligheter samt att papper är en vidareförädlad produkt, att fraktbidrag skall återinföras för de aktuella pappersprodukterna. Även länsstyrelserna i Gävleborgs och Värmlands län samt Västerbottens handelskammare, Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare och handelskammaren i Gävle anser att stödet för dessa bör återinföras.

Vid bedömningen av frågan om transportstöd till de aktuella pappersprodukterna bör hänsyn tas till att vissa förutsättningar förändrats sedan transportstödet introducerades. Bl. a. har de senaste årens kraftiga satsningar på att bygga ut isbrytarresurserna inneburit att skogsindustriföretagen vad gäller den dominerande Europatrafiken har utvecklat speciella och mycket avancerade sjötransportsystem för sina uttransporter. Detta har i sin tur påtagligt minskat beroendet av att anlita landtransportmedlen och därmed beroendet av transportstöd.

Enligt min mening bör en rad åtgärder inom transportstödet prioriteras högre än ett återinförande av transportstöd till de aktuella pappersprodukterna. Som jag nämnt tidigare gäller det bl. a. sådana åtgärder som syftar till att förbättra betingelserna för industriell verksamhet i det norrländska inlandet.

Bl. a. med hänvisning till att konkurrensen från bl. a. USA och Canada har tvingat fram en avsevärd krympning av marginalerna på skogsindustrins produkter föreslår Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare att transportstöd införs för transporter av rundvirke/gallringsvirke och flis. Ett transportstöd för rundvirke som begränsas till i första hand det s. k. inre stödområdet bör enligt handelskammarens mening få en positiv effekt både på sysselsättningen och när det gäller utnyttjandet av avsides belägna råvarutillgångar. Enligt förslaget skulle ett sådant stöd utgå för transporter från och inom stödområdet vid transportavstånd som överstiger 100 km.

I annat sammanhang har det från Norrbottens och Västerbottens län framförts förslag om temporärt transportstöd för massavedsleveranser från länens inland till industrierna i kustlandet. Motivet för detta stöd skulle vara att lösa dels massaindustiernas akuta råvaruproblem dels sysselsättningsproblemen inom skogsbruket i berörda inlandskommuner. I anledning av dessa förslag vill jag anföra följande. Transportstödet är inriktat mot att reducera de fraktkostnadsnackdelar som det norrländska näringslivet har i samband med varuutbyte med i första hand huvudmarknaderna i Syd- och Mellansverige, dvs. främst mot de nackdelar som är förenade med stora avstånd. För att slå vakt om det norrländska näringslivet utgår i princip inte fraktbidrag till transporter av sådana råvaror som finns att tillgå inom stödområdet. Den aktuella problemställningen är annorlunda eftersom det är fråga om dels relativt kortväga transporter, dels en i Norrland förekommande råvara. Från regionalpolitisk synpunkt skulle ett transportstöd som gäller alla typer av virkesråvara vara olämpligt. Det skulle bl. a. medföra risker för att inlandslokaliserade skogsindustrier, främst sågverk och några skivindustrier, skulle riskera att undandras råvara genom att den i stället transporteras ut från det inre stödområdet. Vidare skulle motiven bli svagare för att i det längre perspektivet satsa på inlandslokalisering av skogsindustri. Övervägandena bör således avgränsas till att avse massavedstransporter. De problem som därvid avses bli lösta omfattar i mycket hög grad näringspolitiska och

konjunkturpolitiska frågor vilket gör att de bör övervägas i ett vidare sammanhang. Jag vill dock här erinra om att chefen för budgetdepartementet avser att i annat sammanhang lägga fram förslag om vissa åtgärder för att på kort sikt främja skogsindustrins råvaruförsörjning.

I vissa yttranden behandlas frågor som sammanhänger med i n t e r n a t i o n e l l a t r a n s p o r t e r. Enligt nuvarande bestämmelse är endast den del av transportsträckan som är belägen inom Sverige bidragsgrundande. Dock gäller vid transporter till och från Norge och Finland att den norska eller finska delsträckan får tillgodoräknas för att uppnå 251 km. Bidrag utgår emellertid endast för den del av frakten som är hänförlig till svensk sträcka. Västerorrlands och Jämtlands läns handelskammare framhåller det önskvärda i att transportstöden i Finland, Norge och Sverige harmoniseras och att de delar av transportsträckan som är hänförlig till ett angränsande land medräknas i stödunderlaget. Enligt min uppfattning förutsätter en sådan ändring av transportstödsreglerna en överenskommelse mellan de tre länderna. En särskild arbetsgrupp inom Nordisk ämbetsmannakommitté för transportfrågor (NÄT) undersöker f. n. förutsättningarna för en sådan harmonisering. Bl. a. måste närmare undersökas om en sådan åtgärd kan beräknas ge upphov till icke önskvärda konkurrensförskjutningar mellan näringslivet i de tre länderna. Resultatet av den pågående utredningen bör avvaktas innan ställning tas till denna fråga.

Det förslag som bl. a. Västerbottens handelskammare lagt fram om ett särskilt exportfraktstöd biträder jag inte dels av praktiskt/administrativa skäl, dels av principiella skäl. Fraktstödet bör, om inte särskilda överenskommelser träffas med andra länder, i princip endast avse svensk transportsträcka.

I fråga om den varuavgränsning som gäller för intransportstödet är jag däremot beredd att föreslå vissa förändringar. Erfarenheterna har visat, såsom vissa remissinstanser påpekat, att den gjorda avgränsningen blivit alltför snäv. Vissa företag upplever den strikta uppdelningen i stödberättigade och icke stödberättigade varor som besvärande. Bestämmelserna försvårar också arbetet för fraktbidragsnämnden. För att komma till rätta med detta problem skulle de varor som nu finns uppräknade i fraktbidragskungörelsen kunna kompletteras med varor av likartad karaktär. Ett sådant tillvägagångssätt har dock den nackdelen att en lista över stödberättigade varuslag riskerar att bli ofullständig. I likhet med några av remissinstanserna förordar jag i stället att intransportstödet inriktas mot att omfatta sådana råvaror och halvfabrikat som av mottagaren skall förädlas till hel- eller halvfabrikat inom vissa verksamheter i stödområdet. Avgränsningen bör i allt väsentligt omfatta sådana näringsgrenar som med den nuvarande varuavgränsningen kommer i åtnjutande av intransportstödet. De näringsgrenar som enligt min uppfattning bör omfattas av transportstödet är följande:

Textil-, beklädnads-, läder- och lädervaruindustri
Färgindustri
Läkemedelsindustri
Tvättmedels- och toalettmiddelsindustri
Gummivaruindustri
Plastvaruindustri
Porslins- och lergodsindustri
Glas- och glasvaruindustri
Verkstadsindustri
Musikinstrumentindustri
Sportvaruindustri

När det gäller den kemiska industrin bör den nuvarande varuavgränsningen tillämpas även fortsättningsvis.

Den föreslagna avgränsningen av intransportstödet innebär en utbyggnad av stödet både när det gäller det stödberättigade varusortimentet och när det gäller de näringsgrenar som kan komma i åtnjutande av stöd. Som exempel kan nämnas färgindustri, läkemedelsindustri samt glas- och glasvaruindustri. I ett hänseende medför avgränsningen emellertid en inskränkning av intransportstödet. Det gäller transporter av sådana järn- och stålvaror och sådant skrot som vidareförädlas vid järn-, stål- och metallverk. Dessa transporter kommer med den gjorda avgränsningen att falla utanför stödet.

I sammanhanget vill jag också göra ett klarläggande om grunderna för beräkning av intransportstöd för sådana järn- och stålvaror som försäljs enligt de prisregler som tillämpas av Svenska Järn- och Balkgrossisters Förening (JBG). För sådana transporter skall i tillämpliga delar samma beräkningsprinciper tillämpas som de som gäller i fråga om sådana järn- och stålvaror som omfattas av prisreglerna i CECA-avtalet. Detta innebär bl. a. att de aktuella domicilorterna, som är att jämföra med basorterna i CECA-avtalet, skall bilda utgångspunkt för beräkning av frakten.

Liksom hittills bör som allmänna villkor för intransportstödet gälla dels att varan hos mottagaren skall genomgå en bearbetning som inte är ringa, dels att fraktbidrag inte skall utgå för transport från ort utanför stödområdet till ort inom stödområdet av sådana varor som uppenbarligen finns att tillgå inom stödområdet. Sådana, med hänsyn till tidsåtgång och kostnader, synnerligen kvalificerade ompackningsarbeten som förekommer inom vissa branscher, t. ex. inom läkemedelsindustrin, bör i fortsättningen bedömas uppfylla kravet på bearbetning.

Jag beräknar att den föreslagna omstruktureringen av intransportstödet kommer att medföra ökade kostnader för stödet med ca 1 milj. kr. per år.

Jag vill också ta upp frågan om vilka transportmedel som bör omfattas av transportstödet. Stödet omfattar f. n. sådana i övrigt stödberättigade transporter som utförs i järnvägstrafik och yrkesmässig lastbilstrafik.

Skälet till att transporter med s. k. *firmabilar* är undantagna från transportstöd är främst administrativa. Det har bedömts omöjligt att med tillräcklig grad av säkerhet kontrollera att transporter med firmabilar verkligen blivit utförda. Grundregeln är att fraktsedel eller annan handling som bestyrker att transporten ägt rum skall bifogas ansökan om fraktbidrag för att denna skall kunna bifallas. Flera remissinstanser anser att de nuvarande transportstödsreglerna medför en diskriminering av företag med egna transportresurser. Länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen anser att stöd bör kunna utgå till transporter med företagets egna bilar efter särskild prövning. Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare hänvisar till överläggningar handelskammaren haft i ärendet med transportörer och speditörsföretag. Härvid har framkommit, att det finns företag som har produkter som kräver speciella transportanordningar. Utvecklingen under senare år har också gått mot allt strängare krav på säkerhetsanordningar vid transport. Fristående transportörer kan av naturliga skäl icke binda sig för kapital i transportfordon av specialkaraktär. I sådana situationer tvingas de tillverkande företagen lösa problemet själva med egna fordon. Jag kan vitsorda handelskammarens synpunkter. Erfarenheterna från fraktbidragsnämndens arbete har nämligen visat att de nuvarande transportstödsreglerna i vissa fall kan medföra problem för det sökande företaget. Det finns exempel på där man löst dessa problem genom att etablera särskilt åkeriföretag för att uppfylla transportstödet villkor. Även om således olägenheter i vissa fall kan uppstå därför att firmabilstrafiken inte omfattas av stödet, är jag inte beredd att föreslå en ändring av reglerna i detta avseende. Mina betänkligheter har i första hand sin grund i kontrollaspekten. I likhet med fraktbidragsnämnden har jag nämligen funnit att rimliga krav på kontroll inte kan tillgodoses i firmabilstrafiken. Transporter som utförs med firmabilar kan nämligen inte dokumenteras med fraktsedlar e. d. Däremot bör regeringen, om synnerliga skäl föreligger, kunna ge dispens för att transporter som utförs med firmabilar skall kunna erhålla fraktbidrag.

Transportstödet omfattar inte sådana transporter som utförs med fartyg. Redan i propositionen 1970:84 framhölls att i fråga om sjötransporter gäller att de i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som bör falla utanför stödet. Härtill anfördes att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende spelar inte avståndsfaktorn samma roll som i fråga om landtransporterna. I angivna proposition framhölls vidare att utan tvivel de problem är större som sammanhänger med vinter- och isförhållandena och som innebär att transporter till sjöss under vissa tider av året förhindras eller försåras. Härvid hänvisades till det stöd åt sjöfarten som ligger i att isbrytarservicen tillhandahålls avgiftsfritt med anlitan av medel över statsbudgeten.

Alltsedan transportstödet introducerades har i olika sammanhang förts fram förslag om att ett sjötransportstöd skall inrättas. Praktiskt taget samtliga

remissinstanser längs Norrlandskusten har också – i regel med hänvisning till stödets konkurrenssnedvridande effekt – föreslagit att transportstödet även skall omfatta sådana transporter som utförs med fartyg. Norrbottendelegationen, som till regeringen översänt en särskild skrivelse i frågan, menar att ett sådant stöd lämpligen kan konstrueras efter samma principer som det finska sjötransportstödet, dvs. med ett stödbelopp per ton oberoende av godsets destination.

Frågan om införande av ett sjötransportstöd rymmer som jag ser det två olika frågeställningar. Den ena är om transportstödet konstruktion medfört en så väsentlig konkurrensförskjutning mellan land- och sjötransportmedlen att den motiverar införandet av ett sjötransportstöd. Den andra frågan är om ett sådant stöd kan motiveras av regionalpolitiska skäl.

Otvivelaktigt innebär transportstödet en viss marknadsmässig fördel för landtransportmedlen under förutsättning att förhållandena för sjöfarten inte förändras. Detta kan t. ex. ta sig uttryck i att en avlastare i en viss situation noterar att transportstödet faller avgörandet till ett landtransportmedels fördel. Sådana exempel har förts fram från tid till annan.

Under den tid transportstödet varit i kraft har ökade statliga insatser gjorts för Norrlandssjöfarten. Jag vill i sammanhanget peka på den kraftiga förstärkning av isbrytarresurserna som ägt rum under 1970-talet. Innevarende vinter kan kostnaden för isbrytning nu beräknas till ca 140 milj. kr., varav större delen kommer Norrlandssjöfarten till godo. Jag vill också peka på den regionalpolitiskt betingade utjämning av sjöfartavgifterna som gäller och som i hög grad är till fördel för Norrlandssjöfarten. På liknande sätt som transportstödet medför en marknadsmässig fördel för landtransportmedlen medför dessa statliga insatser en fördel för fartygstransporterna på Norrland.

Det är naturligtvis förenat med stora svårigheter att utvärdera hur transportstödet resp. de statliga insatserna för Norrlandssjöfarten tagit sig uttryck när det gäller konkurrenssituationen. Tillgängligt statistiskt material medger inte en fullständig analys över hur konkurrensförhållandena har påverkats av transportstödet resp. de förstärkta isbrytarinsatserna. Härtill kommer de svårigheter som är förenade med att fastlägga andra faktorerers inverkan på utvecklingen. Exempel på sådana faktorer är den allmänna förskjutning som ägt rum från fartygstransporter till landtransporter när det gäller trafiken mellan Sverige och kontinenten och den allt mer tilltagande containeriseringen, som medfört att den reguljära linjetrafiken praktiskt taget upphört i Norrlandshamnarna. Som ytterligare exempel kan nämnas olika konjunkturlägens inverkan på de olika transportmedlens marknadsförutsättningar.

En jämförelse mellan marknadsandelarna för land- och sjötransportmedlen bör enligt min mening avse varugrupperna sågade trävaror och papper. Skälen för detta är att det är varor som lämpar sig väl för sjötransport och att de är klart utskiljbara i statistiken. Vidare bör en sådan jämförelse ta

sikte på sådana transporter som är destinerade till Europa utom Sverige. eftersom det är på denna marknad en reell konkurrenssituation föreligger. När det gäller transporter med inhemska destinationer förekommer över huvud taget inte sjötransport, varför sådana transporter inte bör ingå i jämförelsen. Inte heller transporter med transocean destination bör ingå i jämförelsen eftersom dessa vanligtvis transporteras med landtransportmedel till utlastningshamn på västkusten. Endast i undantagsfall torde matartrafiken kunna ombesörjas med fartyg.

Tyvärr går det inte att med hjälp av fraktbidragsnämndens material särskilja Europatrafiken för perioden 1971–1973. Däremot är detta möjligt när det gäller perioden 1974–1977.

När det gäller fartygstransporterna förekommer praktiskt taget ingen inrikes eller transocean trafik som berör de aktuella varuslagen och hamnarna. Av denna anledning har den totala utlastningen av sågade trävaror och papper i Norrlandshamnarna (Gävle–Haparanda) lagts till grund för jämförelsen. De på detta sätt framräknade jämförelsetalen framgår nedan.

År	Papper och papp			
	Landtransport		Sjötransport	
	1000 ton	%	1000 ton	%
1974	618	37,6	1 025	62,4
1975	424	38,1	689	61,9
1976	535	37,2	904	62,8
1977	513	32,1	1 085	67,9

År	Sågade trävaror			
	Landtransport		Sjötransport	
	1000 ton	%	1000 ton	%
1974	502	34,1	970	65,9
1975	354	34,0	688	66,0
1976	430	32,5	892	67,5
1977	384	29,4	924	70,6

Landtransportmedlen har alltså under senare år fått vidkännas minskade marknadsandelar. När det gäller papper minskade andelen från ca 38 % åren 1974 och 1975 till ca 32 % år 1977 och när det gäller sågade trävaror från ca 34 % till ca 29 %. Även om man inte kan dra alltför långtgående slutsatser av materialet kan man konstatera att det under senare år inte skett någon allmän överföring av gods från sjöfarten till landtransportmedlen på grund av transportstödet. Materialet ger snarare stöd för uppfattningen att sjöfarten f. n. är i färd att stärka sin ställning på den norrländska marknaden.

För att få en uppfattning om hur konkurrenssituationen förändrats under hela den tid transportstödet varit i kraft har jag jämfört samtliga stödberättigade transporter av sågade trävaror och papper med den totala utlastningen

av dessa varor i Norrlandshamnarna. Denna jämförelse framgår av det följande.

År	Papper och papp			
	Landtransport 1000 ton	%	Sjötransport 1000 ton	%
1971	975	52,7	875	47,3
1972	1 154	56,9	874	43,1
1973	1 295	58,0	937	42,0
1974	1 416	58,0	1 025	42,0
1975	1 038	60,1	689	39,9
1976	1 214	57,3	904	42,7
1977	1 201	52,5	1 085	47,5

År	Sågade trävaror			
	Landtransport 1000 ton	%	Sjötransport 1000 ton	%
1971	618	37,7	1 023	62,3
1972	811	42,5	1 099	57,5
1973	729	40,1	1 091	59,9
1974	884	47,7	970	52,3
1975	654	48,7	688	51,3
1976	796	47,0	892	53,0
1977	742	44,6	924	55,4

Eftersom uppgifterna för landtransportmedlen vid denna beräkning även omfattar inhemska och transoceaniska transporter måste de framräknade marknadsandelarna tolkas med viss försiktighet. Den tendens som möjligtvis kan utläsas är att fartygstransporterna under den första hälften av 1970-talet fick vidkännas minskade marknadsandelar. Under senare år indikerar materialet dock en ökning av fartygstransporternas marknadsandelar på sätt som jag tidigare redogjort för.

Min sammanfattande slutsats är att de statliga insatser som görs för fartygstransporterna, bl. a. den avgiftsfria isbrytningen och den trygghet som den förstärkta insbrytarkapaciteten medför, tämligen väl kompenserar de marknadsfördelar som transportstödet innebär för landtransportmedlen. Jag har sålunda inte funnit det motiverat att med hänvisning till konkurrensförhållandena mellan land- och sjötransportmedel införa ett särskilt sjötransportstöd.

När det sedan gäller den regionalpolitiska effektiviteten av ett sjötransportstöd får denna bedömas med hänsyn tagen till de varuslag/branscher som skulle komma i åtnjutande av ett sådant stöd. Till att börja med måste då konstateras att endast en mindre del av det gods som sjötransporteras till och från Norrland skulle komma att omfattas av transportstödet. Genom den struktur som sjötransporterna har – med varor av i huvudsak mass- eller partigodskarakter – kommer ett sjötransportstöd att i mycket hög grad tillfalla

de stora kustbaserade företagen inom skogsindustrin, järn- och stålindustrin och den kemiska industrin. I enlighet med vad jag tidigare anfört ligger inte detta i linje med strävandena att effektivisera transportstödet.

Jag har således inte funnit tillräckligt starka skäl – varken trafikpolitiska eller regionalpolitiska – för att förorda införandet av ett sjötransportstöd.

Vid behandling av proposition 1975:1 såvitt avsåg anslaget Transportstöd till Norrland m. m. beslöt riksdagen i anledning av motionerna 1975:582 och 1975:1489, som behandlade införande av transportstöd till sjötransporterna på Väneren, att motionerna jämte trafikskottets betänkande 1975:6 skulle överlämnas till trafikpolitiska utredningen för att övervägas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikpolitiska utredningen fick genom tilläggsdirektiv den 16 oktober 1975 i uppdrag att undersöka transportstödet eventuella konkurrensförskjutande verkningar mellan land- och sjötransporter i vänerområdet. I sammanhanget skulle enligt riksdagens trafikskott också beaktas passeringskostnaderna för fartyg i Trollhätte kanal och Väneren. Utredningen överlämnade i juni 1977 betänkandet (Ds K 1977:4) Åtgärder för att främja godstrafiken på Väneren och Mälaren. Utredningen och remissyttrandena över denna finns utförligt redovisade i proposition 1977/78:13.

Trafikpolitiska utredningen redovisar i betänkandet en analys av hur transportstödet har påverkat exportskeppningarna över Vänerhamnarna. Grundmaterialet har erhållits från fraktbidragsnämnden och avser de godskvantiteter från Älvsborgs, Värmlands och Kopparbergs län för vilka år 1974 utgått transportstöd vid transport till utlandet. Undantagna är exportsändningar till Finland och Norge.

Utredningen drar slutsatsen att det normalt inte är transportstödet utan den transporttekniska utvecklingen med övergång till direkttransport via tågfärjelinjerna och annan ro/ro-trafik som avgjort befraktarnas val av skeppningsalternativ. Transportstödet har snarast befast en av andra skäl vald transportuppläggning. Någon mera omfattande trafikavledning från Vänerhamnarna kan stödet knappast ha medfört enligt utredningen. De kvantiteter det kan röra sig om uppskattar utredningen, mot bakgrund av 1974 års kvantiteter och efter vissa kontakter med avlastare, till högst något tiotusental ton, främst trävaror från Värmlands län.

Utredningen tillägger emellertid att ett till Vänersjöfarten utvidgat transportstöd kan medverka till att visst gods, främst sågade trävaror som nu skeppas över hamn vid norra Väneren, skulle tryggas för Vänersjöfarten på längre sikt. Med de vinster som går att nå vid systematiserade transporter och en koncentration av utlastningen kan detta påverka hamnvalet också för annat gods.

Utredningen var medveten om att åtgärder behövs för att upprätthålla Vänersjöfartens konkurrensförmåga. En utvidgning av transportstödet skulle dock få enbart begränsade verkningar. Utredningen ansåg sig därför inte böra förorda en sådan åtgärd. För att slå vakt om Väner- och

kanaltrafiken föreslog utredningen i stället att åtgärder borde inriktas på passagekostnaderna, i första hand kanalavgifterna. Med hänsynstagande av regional- och lokaliseringspolitisk art som med 1970 års riksdagsbeslut om sjöfartsavgifter ledde fram till en omfattande kostnadsutjämning för trafiken längs kusten borde enligt utredningens mening följa en utjämning också av farledskostnaderna för inlandssjöfarten. Enligt utredningens förslag borde de särskilda kanalavgifterna tas bort och i stället de allmänna sjöfartsavgifterna anpassas.

Föredragande departementschef ansåg i proposition 1977/78:13 – i likhet med utredningen och huvuddelen av remissinstanserna – att det fanns skäl att ompröva kostnadsansvaret för de inre vattenvägarna och främst då Trollhätte kanal och farledsverksamheten på Väneren. Genom det speciella huvudmannaskapet, vattenfallsverket resp. Vänerens seglationsstyrelse, hade kanal- och Vänersjöfarten hållits utanför den avgiftsutjämning som sedan länge gällde för hamnarna vid kusten och i stort också för Mälarhusarna. Avgiftsbelastningen hade därigenom blivit högre än för sjöfarten i övrigt. Föredraganden anslöt sig till utredningens uppfattning att en ändring borde komma till stånd och att avgiftsavvägningen borde ses i ett större sammanhang utan att därför ändra huvudmannaskapet. Föredraganden ansåg sig dock inte vid detta tillfälle böra gå så långt som utredningen föreslagit, nämligen att helt ta bort passageavgifterna.

De nya avgiftsnivåerna i kanaltaxan som föreslogs – 2,50 kr. per ton för mineraloljor och 1,60 kr. per ton för övrigt gods – innebar en lättnad för Vänertrafiken av ca 7,5 milj. kr. under år 1978.

De överväganden som gjordes beträffande Trollhätte kanal och Vänersjöfarten fick konsekvenser också för Södertälje kanal och Mälarsjöfarten. Den avgiftsnedläggning som föreslogs i Södertälje kanal beräknades ge en lättnad för Mälarhusarna i storleksordningen 300 000 å 400 000 kr. per år. Förslagen i propositionen godtogs av riksdagen (TU 1977/78:8, rskr 1977/78:102).

I prop. 1978/79:24 föreslog regeringen att kanal- och insjötrafiken helt skulle inordnas i det allmänna avgiftssystemet och därigenom från avgiftsynpunkt helt jämställa kust- och inlandshamnarna. Förslaget som antogs av riksdagen (TU 1978/79:6, rskr 1978/79:61) innebär för trafiken på Trollhätte kanal, tillsammans med den avgiftsreducering som ägde rum år 1978, en total kostnadsminskning med ca 16 milj. kr. per år under en ettårsperiod.

Trots att trafikpolitiska utredningen fann att transportstödet i Vänerområdet påverkat konkurrenssituationen mellan land- och sjötransporter endast när det gäller något tiotusental ton och trots att trafiken genom Trollhätte kanal genom de båda genomförda avgiftsomläggningarna fått minskade kostnader med ca 16 milj. kr. per år, anser remissinstanserna kring Väneren det befogat att föreslå att transportstödet skall omfatta trafiken på de inre vattenvägarna. För egen del kan jag inte finna annat än att insjöfarten, genom de åtgärder som genomförts, har erhållit en konkurrensstärkande kompensation som vida överstiger de fördelar transportstödet innebär för landtrans-

portmedlens konkurrensförmåga. Jag är därför inte beredd att förorda att transportstödet skall omfatta trafiken på Väneren eller inre vattenvägar i övrigt.

Av praktiska skäl har transportstödet vissa *minimigränser*. Sålunda har en avgränsning gjorts som undantar mindre sändningar. För att restitution skall kunna utgå krävs dessutom att den sökandes bidragsgrundande transportkostnader uppgår till ett visst minimibelopp per kalenderår.

I fråga om *sändningsstorleken* gällde från början att varje enskild sändning skulle ha en lägsta verklig vikt som översteg 500 kg för att transportstöd skulle kunna utgå. Härefter har riksdagen beslutat om att sänka denna gräns till först 300 kg och sedan 250 kg. Flera remissinstanser menar att bestämmelser om lägsta bidragsgrundande sändningsvikt medför att många mindre företag utestängs från transportstödet. Med hänvisning härtill föreslår man att viktgränsen helt skall slopas eller sänkas. Man påpekar också att för skrymmande sändningar, som efter gällande regler taxeras för 250 kg eller däröver men vars verkliga vikt är lägre, utgår inget stöd. Man föreslår därför att denna restriktion slopas och att den taxerade vikten skall utgöra utgångspunkten vid bedömning av om en sändning skall vara stödberättigad eller ej. För att inte alltför många små enstaka sändningar skall behöva belasta fraktbidragsnämnden föreslår man samtidigt att lägsta bidragsgrundande sammanlagda fraktbelopp per år bör höjas från nuvarande 3 000 kr. Västerbottens handelskammare föreslår en höjning till 6 000 kr. medan ett par andra instanser, bl. a. fraktbidragsnämnden, föreslår att minimibeloppet höjs till 10 000 kr. per år.

Enligt min mening talar en rad faktorer för att en avgränsning bör ske som undantar *mindre sändningar*. Ett skäl är att i möjlig mån söka administrativt förenkla restitutionsförfarandet genom en begränsning av antalet fraktsödsberättigade sändningar. Det är ett välkänt faktum att antalet sändningar ökar kraftigt ju längre ner man går i fråga om sändningsvikten. Det kan som exempel nämnas att när riksdagen beslutade om sänkning av sändningsvikten, först från 500 till 300 kg med verkan från den 1 januari 1974 och sedan från 300 till 250 kg med verkan från den 1 september samma år, fick detta till följd att antalet stödberättigade sändningar under år 1974 ökade med ca 90 000 eller med drygt 30 %. Ett slopande av viktgränsen skulle leda till en väldig ökning av antalet stödberättigade sändningar. Med utgångspunkt i statistikuppgifter från olika transportföretag och från fraktbidragsnämnden kan beräknas att antalet stödberättigade sändningar skulle öka med ca 800 000 från ca 430 000 per år till ca 1 200 000 per år om viktgränsen slopas.

Ett slopande av viktgränsen skulle innebära att också paketmarknaden, dvs. sändningar upp till 20 kg, skulle komma att omfattas av transportstödet. På paketmarknaden konkurrerar förutom SJ och transportförmedlingsföretagen också postverket. Postverket tillämpar en enhetlig taxa, medan

transportförmedlingsföretagens och SJ:s taxa är avståndsberoende. Det finns således inget regionalpolitiskt skäl att låta transportstödet omfatta postpaket. Fraktbidrag till paketgodset vid SJ och transportförmedlingsföretagen skulle dessutom rubba konkurrensförhållandena på paketmarknaden.

Ett ytterligare skäl för en avgränsning av mindre sändningar är att det fraktbidrag som erhålls för en viss sändning bör stå i rimlig proportion till den arbetsinsats som handläggningen orsakar vid bidragssökande företag och vid fraktbidragsnämnden. Det finns naturligtvis en gräns där arbetsinsatsen för att söka fraktbidrag och behandla ansökan därom överstiger det värde som själva stödet utgör.

Jag är å andra sidan medveten om att de nuvarande reglerna om viktbegränsning innebär att en del – i synnerhet små – företag inte kommer i åtnjutande av fraktbidrag på det sätt som är avsikten med transportstödet. Vid mina överväganden har jag funnit att en lämplig avvägning mellan de olika synpunkterna kan vara att ange den nedre viktgränsen till 100 kg. Genom att sänka den nedre viktgränsen från 250 kg till 100 kg kan beräknas att antalet fraktstödsberättigade sändningar kommer att öka med ca 35 % eller med ca 150 000 per år.

Beträffande frågan om taxerad eller verklig vikt skall läggas till grund vid bestämning av lägsta bidragsgrundande sändningsvikt har jag erfarit att transportförmedlingsföretagens debiteringsunderlag numera medger förbättrade kontrollmöjligheter. Jag föreslår därför att i de fall en sändning fraktberäknas efter transportföretagens regler om skrymmande gods den fraktdragande vikten skall kunna läggas till grund för bedömning av bidrag. Härigenom uppnås större rättvisa för sökande med volymliätt gods. Kostnaderna för de båda sistnämnda åtgärderna har jag beräknat till ca 6 milj. kr. per år.

När det gäller det sammanlagda bidragsgrundande belopp som bör gälla för att restitution skall utgå har jag bl. a. med hänsyn till den penningvärdesförändring som ägt rum sedan år 1971 funnit en höjning från 3 000 kr. till 10 000 kr. befogad. Enligt fraktbidragsnämndens beräkningar skulle 170 sökande med ett sammanlagt bidragsbelopp om 254 000 kr. fallit bort om detta högre belopp hade tillämpats under bidragsåret 1977.

Innan jag går in på den administrativa handläggningen av transportstödet vill jag uppehålla mig något vid frågan om införande av ett persontransportstöd.

För att minska de olägenheter som följer av den norrländska industrins kostsamma och tidskrävande persontransporter till och från de mer centrala inköps- och försäljningsmarknaderna har Norrbottendelegationen föreslagit att ett företagsinriktat persontransportstöd inrättas. Stödet föreslås få samma geografiska omfattning och samma procentuella storlek som delegationen föreslagit skall gälla för godstransportstödet, dvs. en ny zon med 15–50 % rabatt och en kortaste stödberättigad transportsträcka av 101 km när det är fråga om resor som berör inre stödområdet. Enligt förslaget skall stödet

omfatta tjänsteresor och omfatta de branscher och företag inom industrin som uppfyller kraven för att erhålla det statliga regionala transportstödet för godstransporter. Vidare förutsätts att persontransportstödet skall avse reskostnader med samtliga allmänna kommunikationer och att traktamentskostnader ej skall omfattas av stödet.

I anledning av förslaget om att inrätta ett persontransportstöd har Norrbottendelegationen låtit kulturgeografiska institutionen vid Lunds universitet utföra en undersökning angående de regionala variationerna i företagens personkontaktkostnader. Utgångspunkten i undersökningen har varit vissa antaganden om kontaktbehov i ett godtyckligt valt företag. På så sätt har ett resprogram utformats.

Undersökningen visar att söder och norr om Mellansverige ökar kostnaderna successivt. Vid resor från de sydsvenska orterna är de ungefär dubbelt så höga som från Stockholm. Motsvarande kostnadsläge norr om den mellansvenska zonen påträffas i höjd med Hudiksvall/Sundsvall. Norr om Sundsvall stiger kostnaderna mycket snabbt. Företag lokaliserade i Sollefteå måste t. ex. betala tre gånger så mycket som företag i Stockholm för att genomföra det antagna resprogrammet. Från orter norr om Skellefteå är kostnaderna cirka fyra gånger så stora som om resenärerna haft Stockholm som utgångspunkt. Haparanda, med ett indexvärde om 405 (Stockholm index 100), har det mest ogynnsamma läget i landet sett från resekostnadssynpunkt. Detta innebär att om ett företag i Stockholm årligen måste betala 100 000 kr. för att upprätthålla sina direkta personkontakter, så skulle företaget tvingas betala 405 000 kr. för att tillgodose motsvarande kontaktbehov om det var lokaliserat till Haparanda.

Ett persontransportstöd skulle enligt undersökningen innebära omfattande kostnadsminskningar. Beroende på bidragssystemets utformning skulle kostnaderna för att genomföra det antagna resprogrammet från de nordligaste orterna (Kiruna och Haparanda) nästan halveras. För företag i övriga orter i Norrbottens och Västerbottens län skulle stödet medföra en minskning av kostnaderna med ca 1/3 och för verksamheter belägna i A-centra söder härom ner till Sundsvall skulle minskningen bli mellan 20–25 % av nuvarande kostnader. Bidragsandelen för företag i övriga stödberättigade orter varierar mellan 8–13 % av gällande transportkostnader.

Även om spännvidden i de reskostnadsskillnader som undersökningen kommer fram till kan diskuteras, föreligger det otvivelaktigt kostnadsskillnader även i detta avseende för i övrigt lika företag som är lokaliserade i olika delar av landet.

Förslaget om persontransportstöd bör enligt min mening bedömas dels mot bakgrund av pågående och planerade rabattförsök inom persontrafiken, dels mot bakgrund av de praktiska förutsättningarna att genomföra förslaget.

I fråga om de pågående och planerade rabattförsöken vill jag ansluta mig till den uppfattning som Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare

framför. SJ:s och Linjeflygs förändrade prispolitik inger handelskammaren förhoppning om ett "rundare Sverige". Handelskammaren vill därför före ett ställningstagande rörande stöd för persontransporter se vilken inverkan SJ:s och Linjeflygs åtgärder kan få på såväl affärs- som privatresorna.

I sammanhanget kan erinras om att det i inrikesflyget sedan den 15 november 1978 tillämpas ett delvis nytt prissystem, med särskilda lågpriser vid vissa avgångar. Som exempel kan nämnas att lågpriset för en ToR-resa mellan Luleå och Stockholm är 600 kr., vilket skall jämföras med normalpriset som är 930 kr. Detta svarar mot en rabatt av 35 %. Lågpriset för ToR-resa Östersund-Stockholm är 450 kr. medan normalpriset är 830 kr., vilket svarar mot en rabatt om ca 46 %. Vanligtvis innebär lågpriserna att det är möjligt att företa inrikes flygresor till priser som är 40–50 % lägre än normalpriserna.

Även när det gäller järnvägsresorna kommer åtgärder att vidtas. I prop. 1978/79:99 om en ny trafikpolitik har regeringen nyligen förelagt riksdagen förslag om att det trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer skall slopas för väg- och järnvägstrafiken och att de rörliga trafikantavgifterna i princip skall anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. I propositionen föreslås därför att SJ avlastas fasta kostnader motsvarande ca 150 milj. kr. per år. Förräntningskravet minskar dessutom med ca 65 milj. kr. per år. Härigenom skapas utrymme för taxe- och rabattåtgärder som syftar till en från samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning och ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet. Införande av det nya rabattsystem som SJ föreslagit är exempel på en sådan åtgärd. Enligt förslaget kommer rabatterna såväl i I som i II klass att uppgå till 40 å 50 % av ordinarie taxa.

När det gäller förslagets praktiska genomförande uppstår en rad problem som Norrbottendelegationen inte belyst i tillräcklig grad. Jag skall endast nämna några exempel. Ett sådant är hur begreppet "tjänsteresa" skall definieras. Några definitioner har inte presenterats som kan anses tillgodose kraven om entydighet och enkelhet.

Delegationen föreslår vidare att persontransportstödet skall omfatta de branscher och företag inom industrin som uppfyller kraven för att erhålla godstransportstöd. Det är oklart vad man avser med detta. När det gäller den dominerande delen av transportstödet ställs inga särskilda krav för att få godstransportstöd. Det förhållandet att ett företag erhåller godstransportstöd utgör knappast i sig något skäl för att persontransportstöd skulle utgå.

Ett annat problem är den uppenbara risk för missbruk som kan förutses bli följderna om det föreslagna persontransportstödet införs. Till skillnad från vad som i regel gäller i fråga om godstransporter är persontransporter inte bara ett behov för näringslivet utan också för privatpersoner. För att eliminera riskerna för missbruk torde det sålunda inte vara tillfyllest att grunda bidraget på biljettfakturor o. d. Såvitt kan bedömas krävs härutöver en ingående granskning av berörda företags bokföring, vilken inte heller den utesluter att

resor av privat karaktär kommer att belasta såväl företaget som staten. Ett transportstöd till tjänsteresor kräver en omfattande och säkerligen också irriterande och kostsam byråkrati om rimliga krav på kontroll skall kunna upprätthållas. Mitt sammanfattande omdöme är således att förslaget inte bör genomföras.

För bidragsåret 1980 beräknar jag i anslutning till mina förslag kostnaderna för transportstödet – i 1978 års volymer och priser – till ca 129 milj. kr., vilket kan jämföras med att fraktbidragsnämnden i sin anslagsframställning för budgetåret 1979/80 beräknat utgifterna för bidragsåret 1978 till 115 milj. kr. Den sammanlagda kostnadseffekten av mina förslag utmynnar således i en förstärkning av transportstödet med ca 14 milj. kr. per år.

Jag övergår nu till att behandla det administrativa handhavandet av transportstödet. Transportstödet har alltsedan det introducerades administrerats av fraktbidragsnämnden. Nämnden består av tre av regeringen utsedda ledamöter. Hos nämnden finns ett kansli, där antalet tjänster uppgår till fem, varav fyra är tillsatta. Med hänsyn till önskvärdheten att minska den uppsplittring på små nämnder som f. n. råder inom trafiksektorn har regeringen i prop. 1978/79:99 föreslagit att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden skall slås samman till en myndighet. Den nya trafikmyndigheten – benämnd transportrådet – föreslås inrättad fr. o. m. den 1 januari 1980. Under förutsättning av riksdagens godkännande ankommer det således på transportrådet att administrera transportstödet fr. o. m. denna tidpunkt.

Riksrevisionsverket (RRV) har genomfört en förvaltningsrevision av fraktbidragsnämnden och transportstödet. Resultatet av revisionen har publicerats i en rapport den 14 juni 1978. I vad avser arbetet vid fraktbidragsnämnden har RRV lagt synpunkter dels på nämndens medverkan i utformningen av transportstödet, dels på de administrativa rutinerna vid nämnden och dess kansli. Fraktbidragsnämnden har den 12 december 1978 yttrat sig över RRV:s rapport. Även länsstyrelserna och handelskamrarna har framfört synpunkter på transportstödet administration. Flera av dessa remissinstanser menar att det administrativa förfarandet främst i samband med ansökan om fraktbidrag är tidsödande och administrativt krävande och man hänvisar härvid i flera fall till de förslag som RRV lagt fram.

När det gäller fraktbidragsnämndens medverkan vid utformningen av transportstödet föreslår RRV att nämnden aktiverar sig i frågan om måluppfyllelse i och utformning av transportstödet. Nämnden får inte, enligt RRV, låta den rent administrerande verksamheten dominera på ett sådant sätt att de övergripande frågorna får träda i bakgrunden.

I sitt yttrande anser fraktbidragsnämnden att RRV grundat den bakom förslaget liggande kritiken på ett allvarligt förbiseende ifråga om nämndens nuvarande uppgifter och arbetsformer. Nämnden pekar på det förhållandet att transportstödet har haft karaktären av försöksverksamhet och att det i försöksverksamhetens natur ligger att den under försöksperioden skall

bibehålla de fastlagda normerna och att förändringar under perioden medför svårigheter att utvärdera verksamheten och dess effekter. Nämnden har i överensstämmelse med vad den funnit förenligt med försöksverksamhetens syfte sökt inrikta sina resurser på att uppnå förbättringar inom bidragsgivningens ram. Nämnden pekar också på exempel där man tagit sådana initiativ. I övrigt anför fraktbidragsnämnden att alltsedan nämndens tillkomst en befattningshavare med ledande ställning inom kommunikationsdepartementet ingått som ordinarie nämndledamot. Nämndens erfarenhet har härigenom på ett smidigt sätt kunnat tillgodogöras i departementets eget arbete och nämnden har kunnat utgå från att man på departementsnivå haft tillräckligt underlag för att initiera ändringar, om sådana befunnits påkallade under försöksperioden.

För egen del finner jag det helt i sin ordning att fraktbidragsnämnden under pågående försöksperiod inriktat sina resurser på att administrera transportstödet och att uppnå förbättringar inom den av riksdagen antagna försöksverksamhetens ram. När nu transportstödet får en permanent karaktär blir det mera naturligt för nämnden att successivt redovisa sin syn på transportstödet utformning i olika avseenden. Jag tror att den föreslagna organisatoriska förändringen, där den nuvarande fraktbidragsnämnden kommer att ingå i transportrådet, ger ökade förutsättningar att fullgöra denna uppgift.

RRV har också i sin rapport avgivit synpunkter på kontrollarbetet vid fraktbidragsnämnden. RRV föreslår därvid att kontrollen utökas genom att granskningens tyngdpunkt förskjuts till en kontroll av att de uppgifter som når fraktbidragsnämnden har reell täckning. Utrymme för en sådan granskning anser RRV kan nås genom att en del ansökningar granskas mer översiktligt och att fraktbidragsnämndens kansli i mindre omfattning ändrar ansökningar. Vidare anser RRV att syftet kan nås genom att ADB-kontrollen förbättras och genom att ytterligare uppgifter inhämtas från sökanden, såsom revisionsintyg.

Fraktbidragsnämnden instämmer i sitt yttrande i RRV:s bedömning att kontrollaspekten är en viktig faktor i bidragssystemet. Nämnden delar däremot inte RRV:s uppfattning att den föreslagna ändrade kontrollinriktningen på alla punkter är lämplig. Med hänsyn till att en mycket stor del av ansökningarna i ett eller annat avseende är felaktiga och att det belopp som tack vare granskningen inte utbetalas felaktigt uppgår till ca 2 milj. kr. per år, avvisar fraktbidragsnämnden RRV:s förslag om en mer översiktlig granskning. Som en följd av revisionen har dock en ny arbetsordning fastställts enligt vilken kanslichefen i fortsättningen stickprovsvis skall granska de ärenden som beretts enligt normalförfarandet.

Beträffande förslaget om att nämnden i mindre omfattning skall ändra i ansökningar anför nämnden i sitt yttrande att en formell återremittering i samtliga fall till sökanden skulle kunna ge en viss utökad upplärningseffekt i fråga om att rätt fylla i bidragsansökningar. Detta skall dock enligt nämnden ställas mot de nackdelar som uppstår i form av förlängd handläggningstid, förelägganden, delgivning därav, bevakning av frister etc. Nämnden kommer

dock att pröva att öka andelen återremitterade ärenden i viss omfattning.

Beträffande den ADB-baserade kontrollen kommer nämnden att utföra en översyn när beslut om transportstödet fr. o. m. år 1980 föreligger. Med hänvisning till att ansökningarna om fraktbidrag undertecknas av sökanden på heder och samvete och handlingarna således är avgivna under straffansvar anser nämnden att revisorsintyg om ansökningshandlingarnas riktighet är principiellt felaktigt.

Jag anser att de åtgärder som fraktbidragsnämnden vidtagit eller planerar vidtaga i anledning av RRV:s förslag är väl avvägda. Att göra granskningen av ansökningarna mer översiktligt kan således inte vara rimligt så länge andelen felaktiga ansökningar är så stor som den f. n. är. I syfte att åstadkomma en minskning av de formella felen har en omredigering gjorts av blankett- och anvisningsmaterialet. Jag ansluter mig också till fraktbidragsnämndens uppfattning när det gäller frågan om handläggningen av felaktigt utformade ansökningar och när det gäller revisorsintyg.

När det gäller den ADB-baserade kontrollen anser jag det angeläget att nämnden närmare undersöker möjligheterna till samarbete med transportförmedlingsföretagen och SJ i syfte att förenkla och rationalisera handläggning och kontroll. I detta arbete bör nämnden också samarbeta med delegationen för företagens uppgiftslämnande (DEFU).

Några remissinstanser har tagit upp frågan om utbetalning av stödet. Västerbottens handelskammare och handelskammaren i Gävle finner det oriktigt att företagen i genomsnitt ska få vänta nio månader för att få tillbaka de pengar man förskottat för fraktbidragsnämnden. Man föreslår att fraktbidragsnämnden skall göra å-conto-utbetalningar månads- eller kvartalsvis i proportion till tidigare års transportstöd och att slutavräkningen görs i samband med att ansökan behandlas följande år. Några andra remissinstanser föreslår att bidrag bör utbetalas efter varje ansökningsperiod, dvs. två gånger per år. Jag har förståelse för att det i vissa fall kan medföra olägenheter för företagen att få vänta på bidraget så lång tid som det här kan bli fråga om. Jag föreslår därför att stödet skall utbetalas så snart som möjligt efter varje ansökningsperiod, dvs. två gånger per år. Förutsättningen för att fraktbidrag skall kunna utbetalas efter halva kalenderåret bör emellertid vara att den bidragsgrundande frakten uppgår till minst 10 000 kr. under ansökningsperioden.

Transportstödet i dess anpassade form bör gälla tills vidare med början den 1 januari 1980. Det bör ankomma på regeringen att utfärda de föreskrifter som behövs. Vidare bör det ankomma på transportrådet att successivt följa upp och bedöma stödet med hänsyn till dess verkningar samt för regeringen föreslå eventuella ändringar i transportstödsreglerna.

Då de föreslagna förändringarna av transportstödet inte ger upphov till utbetalning av fraktbidrag förrän under andra halvåret 1980 behöver anslag inte nu beräknas för bidragsåret 1980. Jag avser att anmäla anslagsfrågan i nästa års budgetproposition.

2.2 Transportstöd till Gotlandstrafiken

I prop. 1970:175 – vari riksdagen förelades förslag till lag om linjesjöfart på Gotland – erinrades om de speciella näringsgeografiska och andra förhållanden, som påverkar utformningen och omfattningen av transporterna mellan Gotland och övriga delar av landet. Det konstaterades att med Gotlands speciella läge följer dess starka beroende av sjötransporter och att detta i särskild grad gäller godstrafiken. Den icke reguljära trafiken, som ombesörjs av tank- och tramptonnage, är kvantitetsmässigt dominerande, och omfattar i huvudsak massgods, såsom kalksten, cement, bensin och oljor, gödningsämnen, fodermedel och spannmål. Den reguljära godstrafiken – som till allra största delen utförs med färjor – är visserligen kvantitativt betydligt mindre men representerar samtidigt den del av godstransporterna som från näringspolitisk utvecklingssynpunkt är av särskilt intresse. Den omfattar i huvudsak mera högvärdigt stycke- och vagnslastgods samt vissa jordbruksprodukter. Även i fråga om persontransporterna dominerar sjötrafiken, trots att flyget successivt kommit att spela en större roll vad avser de fasta, över hela året fördelade transporterna. I färjetrafiken utgör turistresorna ett betydande inslag.

I propositionen erinrades vidare om att Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) – bortsett från den begränsade lastbåtstrafik som AB Sjölinjer då bedrev på Stockholm – med sina färjor svarar för den reguljära sjötrafiken med fastlandet. Någon egentlig konkurrenssituation konstaterades sålunda inte föreligga i fråga om de reguljära, sjögående gods- och persontransporterna.

Den monopolsituation för det trafikerande företaget som följde av en önskvärd koncentration och samordning av den reguljära fartygstrafiken motiverade att det allmänna hade en fortlöpande insyn i verksamheten liksom möjligheter att vid behov påverka trafikförhållandena. Det gällde härvidlag att i tillräcklig utsträckning tillgodose det gotländska näringslivets och den gotländska allmänhetens behov i fråga om trafikuppläggning över huvud samt anspråken på att gods- och persontransporter sker till rimliga och lämpligt avvägda taxor osv.

För att säkra en sådan insyn och ett sådant inflytande föreslogs i angivna proposition en lag, enligt vilken linjesjöfart mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland skall få drivas endast efter tillstånd av regeringen. I lagen anges de närmare förutsättningarna för att tillstånd skall lämnas. Tillstånd skall kunna förbindas med särskilda villkor eller föreskrifter. För trafik som omfattas av tillstånd skall det av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställas taxor och turplaner som tillgodoser de krav som kan ställas med hänsyn till de i lagen angivna grunderna för tillståndsprövningen. Sedan lagen (SFS 1970:871) antagits av riksdagen (3LU 1970:89, rskr 1970:463), meddelades Gotlandsbolaget tillstånd att tills vidare driva sjöfart för gods- och personbefordran i regelbunden trafik mellan Gotland och

svenska hamnar utanför Gotland. Vidare lämnades AB Sjölinjer tillstånd att bedriva sjöfart för stycke godsbefordran i regelbunden lastbåttrafik mellan Gotland och Stockholm. Genom särskilda beslut har turplaner och taxor successivt fastställts för de båda bolagen. I beslut den 26 januari 1978 drog regeringen in tillståndet för AB Sjölinjer efter det att bolaget sedan en längre tid hade upphört med trafiken.

När 1974 års riksdag förelades förslag till vidgat transportstöd (prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr 1974:347) uttalade dåvarande departementschefen att frågan om huvudmannaskaps- och ägarförhållanden i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet närmare borde övervägas.

Med ändring i sitt beslut den 29 januari 1971 föreskrev regeringen den 22 september 1977 att det Gotlandsbolaget meddelade tillståndet att bedriva regelbunden trafik mellan Gotland och svenska hamnar utanför Gotland skall gälla t. o. m. den 31 december 1981. För den tid tillstånd till linjesjöfart är meddelat rederiet har i beslutet den 22 september 1977 angivits särskilda villkor för trafikens bedrivande. Syftet med dessa villkor är att underlätta tillämpningen av gällande principer för taxesättningen och transportstödet vad gäller Gotlandsbolagets koncessionstrafik. Under den tid dessa villkor gäller har staten rätt att utse en av ledamöterna i bolagets styrelse och en suppleant för denne samt en av bolagets revisorer och en suppleant för denne.

Med utgångspunkt i de villkor som numera föreskrivs för trafiken samt den insyn den av staten utsedda styrelseledamöten och revisorn får i bolagets verksamhet anser jag för min del att huvudmannaskapsfrågan har fått en tillfredsställande lösning.

För att rederiet skall kunna täcka sitt behov av rörelsekapital för koncessionstrafiken bemyndigade riksdagen vid 1977/78 års riksmöte fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier för lån till Gotlandsbolaget intill ett belopp av 35 milj. kr. (prop. 1977/78:25, TU 1977/78:7, rskr 1977/78:71).

Gotlandsbolaget har fem färjor insatta i koncessionstrafiken. De två största färjorna tar ca 1 700 passagerare och 300 bilar vardera. För att möta utvecklingen på godstransportsidan kommer under våren 1979 en ny byggd lastfärja att sättas in i trafiken. För att kunna uppfylla kraven på en tillfredsställande trafikförsörjning i fortsättningen har vidare beställningen av två nya färjor tidigare lagts. Dessa får en kapacitet när det gäller passagerarutrymmen och hyttplatser som väsentligt överstiger de nuvarande två största färjornas.

Tidigareläggningen av beställningen av de två färjorna, som delvis gjordes med hänsyn till sysselsättningen inom svensk varvsindustri, åsamkar Gotlandsbolaget vissa merkostnader som har beräknats till 56 milj. kr. Riksdagen har beslutat att rederiet skall kompenseras för dessa merkostnader (prop. 1978/79:25, TU 1978/79:8, rskr 1978/79:100). I samband med detta beslut träffades en överenskommelse med Gotlandsbolaget om att gällande

avtal skulle förlängas t. o. m. den 31 december 1983.

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling – som Gotlands inlemmande i stödområdet syftade till – framlades i prop. 1971:154 förslag om införande av transportstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik till fastlandet. Förslaget antogs av riksdagen (TU 1971:28, rskr 1971:350). Enligt beslutet skulle transportstöd i första hand utgå under en försöksperiod på tre år med början den 1 februari 1972.

Vid bedömningen av i vilken utsträckning och i vilka former ett godstransportstöd skulle utgå inriktades intresset naturligt nog på färjegodset. Beträffande det kvantitativt betydande gods som går med lastbåtar – och då nästan helt i icke-reguljär tramp- och tankfart – dominerar varuslag av massgodskaraktär. Till helt övervägande del är det fråga om gods som har väsentligt lägre frakter än vad som betingas vid bilburna transporter och som med hänsyn bl. a. till hanteringen i huvudsak inte lämpar sig för lastbils- och trailertransporter.

Förslaget innebar att stödet i första hand borde inriktas på de från Gotland utgående färjetransporterna. Dessa – som i huvudsak är bilburna och som går på trailers och semitrailers – avser olika på Gotland producerade livsmedel och jordbruksprodukter samt olika bearbetade varor från i första hand verkstadsindustrin. I sammanhanget konstaterades, att det här är fråga om varor som det från regionalpolitisk synpunkt är angeläget att stödja och som till allra största delen också omfattas av det norrländska uttransportstödet.

Vad beträffar det till Gotland ingående färjegodset – som i betydande utsträckning avser livsmedel och olika slags konsumtionsvaror, vidare verkstadsvaror, kemiska produkter, byggnadsmaterial osv. – ansågs vid denna tid tillräckliga skäl inte föreligga för ett transportstöd. Undersökningar som då hade utförts av statens pris- och kartellnämnd (SPK) i fråga om olika konsumtions- och kapitalvaror tydde sålunda inte på att Gotlandspriserna beträffande den övervägande delen av detta gods återspeglade någon av transportkostnaderna betingad fördyring.

Vid avvägningen av transportstödet djup innebar ställningstagandet en nedsättning av godstaxan i färjetrafiken (längdmetertaxan för godsfordon) för de utgående transportererna med 50 %. Denna reducering bedömdes – utslagen på olika totala transportlängder och under antagande av fordonslaster om 5–15 ton – kunna leda till sänkta frakter med 15–25 %.

I fråga om transportstödet konstruktion ansågs vägande skäl tala för att bygga in transportstödet direkt i Gotlandsbolagets taxa. Härigenom kunde väsentliga administrativa fördelar vinnas.

I anslutning till behandlingen av godstaxan övervägdes också frågan om avgifterna för överföring av personbilar. Ett företagsekonomiskt utrymme bedömdes föreligga för en reducering av personbilstaxan med 10 %. Härutöver förordades ett statligt bidrag vilket då gav en total minskning av överföringsavgiften med 25 %. Även denna del av transport-

stödet trädde i tillämpning den 1 februari 1972.

I samband med föreläggande för riksdagen av prop. 1973:95 (TU 1973:14, rskr 1973:250) angående transportstöd som regionalpolitiskt medel – vilken proposition i första hand innefattade redovisning av utvärdering och förslag avseende det norrländska transportstödet – föreslogs även en förstärkning av transportstödet till Gotlandstrafiken. Avsikten var att göra detta i ännu högre grad ägnat att fylla sin regionalpolitiska uppgift. I enlighet härmed genomfördes från den 1 juli 1973 en ytterligare sänkning av längdmetertaxan med 50 %, av de då gällande avgifterna. Det innebar att man – jämfört med utgångsläget i början av år 1972 – hade vidtagit en total reducering av taxan för utgående transporter med 75 %.

För att trygga att det av riksdagen beslutade transportstödet kommer det gotländska näringslivet till godo fick SPK, genom beslut av Kungl. Maj:t i januari 1972, i uppdrag att följa transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken från Gotland. Nämnden har härefter årligen redovisat detta uppdrag.

I anslutning till trafikutskottets behandling av den i prop. 1974:1 gjorda framställningen rörande anslaget Transportstöd för Gotland jämte motioner, erinrade utskottet (TU 1974:7, rskr 1974:144) om transportstödet karaktär av försöksverksamhet och om den bedömning av dess fortsatta utformning som skulle ske vid försöksperiodens slut. Utskottet ansåg, att vid dessa överväganden frågan om tillämpning av dels den s. k. vägprincipen, dels bilgodsföretagens s. k. normaltassa för fjärtrafik även på Gotlandslinjerna borde prövas. I sammanhanget borde även flygtransporterna beaktas. Resultatet av utvärderingsarbetet skulle föreläggas riksdagen senast hösten 1974.

I enlighet med vad som förutsattes i prop. 1971:154 utvärderades och redovisades transportstödet till Gotlandstrafiken för riksdagen år 1974 (prop. 1974:140). Utvärderingen grundade sig bl. a. på en enkät till ett fyrtiotal gotländska företag och en av SPK utförd prisjämförelse mellan Gotlands-, Kalmar- och Stockholmsregionerna.

Sammanfattningsvis kunde konstateras att det ditillsvarande gotländska transportstödet väl syntes ha fyllt sin regionalpolitiska uppgift att reducera de kostnadsmässiga olägenheter som Gotlands geografiska läge för med sig. Erfarenheterna ansågs också ha styrkt riktigheten av den valda konstruktionen för stödet.

Med hänsyn till det värde transportstödet visade sig ha haft och för att ytterligare gynna den del av det gotländska näringslivet som är beroende av råvaror och halvfabrikat från fastlandet föreslogs i propositionen en utvidgning av godstransportstödet till att även avse transporter i färjetrafiken till Gotland. Förslaget innebar en nedsättning från den 1 februari 1975 av godstaxan (längdmetertaxan för godsfordon) för transporter till Gotland med 75 %, dvs. samma nedsättning som för transporter från Gotland.

Som ett led i strävandena att förbättra betingelserna för befolkningen på

Gotland, att öka landsdelens lokaliseringpolitiska attraktivitet och att även gynna turismen föreslogs samtidigt införandet av ett transportstöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor. Storleken och utformningen av detta stöd utgick från målsättningen att priset för en enkel resa med färja inte borde vara högre än priset för en enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka och att på Gotland bosatt person även framgent skulle erhålla en nedsättning av ordinarie pris med 50 %. Genom stödet sänktes biljettpriserna i färjetrafiken med 25–40 %. Riksdagen antog förslagen (TU 1974:27, rskr 1974:347).

Trafikutvecklingen mellan Gotland och fastlandet har varit mycket snabb och ständigt överstigit förväntad utveckling. Antalet passagerare på Gotlandsbolagets färjor har ökat från 389 000 år 1970 till 780 000 år 1978. Antalet överskeppade fordon, som år 1970 uppgick till ca 95 000, uppgick till ca 179 000 under år 1978. Även godstrafiken har ökat kraftigt på färjorna. År 1972 uppgick den befordrade godsmängden till ca 146 000 ton och år 1977/78 till ca 249 000 ton.

Trafikutvecklingen har mötts med ökad fartygskapacitet och ett utökat antal reguljära turer. Härutöver har ett stort antal extra turer satts in vid trafiktoppar.

Även i flygtrafiken mellan Gotland och fastlandet har särskild hänsyn tagits till Gotlands speciella förhållanden.

I samband med en allmän omläggning av flygplatstaxan och den inrikes flyglinjetaxan år 1973 beslöt Linjeflyg AB att fr. o. m. den 16 juni 1973 tillämpa vissa ändrade priser och rabatter i trafiken på Gotland. Vid genomförandet av den sålunda ändrade prissättningen förklarade Linjeflyg AB (Linjeflyg) att det kunde förutses att ändringen kunde påverka rörelseresultatet i Gotlandstrafiken negativt i en utsträckning som inte kunde kompenseras genom prisåtgärder på andra linjesträckningar. På basis av tillgänglig passagerarstatistik och då gällande pris- och kostnadsläge beräknade Linjeflyg underskottet till preliminärt 2,4 milj. kr. för helår. För täckande av underskottet anvisade riksdagen (prop. 1973:170, TU 1973:29, rskr 1973:377) för budgetåret 1973/74 ett reservationsanslag av 2 400 000 kr.

Ändringen av biljettpriserna fr. o. m. den 16 juni 1973 innebar att på Gotland bosatta personer medgavs – utöver ett sedan den 1 maj samma år gällande specialpris på 180 kr. för bokad plats tur och retur fastlandet – samtliga de rabattförmåner som i flygtrafiken i övrigt utgår vid ordinarie priser. Detta betydde att gotlänningarna allmänt fick lägre priser än före taxekomläggningen den 1 maj. Med sikte på att särskilt gynna turistnäringen på Gotland infördes en särskild sommarrabatt, som innebar att på fastlandet bosatta personer under tre sommarmånader kom i åtnjutande av det för gotlänningarna gällande specialpriset med alla de ytterligare reduktionsmöjligheter som följer med de allmänna rabatterna. Detta sommararrangemang skulle tillämpas under tiden den 1 juni–den 31 augusti.

I december 1974 höjdes priserna i inrikesflyget med ca 10 %. Det s. k. Gotlandspriset skulle därigenom ha höjts från dåvarande 220 kr. till ca 240 kr. Riksdagen beslöt (prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr 1974:347) emellertid att Gotlandspriset skulle bibehållas vid 220 kr. vilket innebar en ytterligare relativ förbättring för Gotlandsresenärerna. Ersättningen till Linjeflyg ökade härigenom till ca 4 milj. kr. per budgetår.

Frågan om ersättning till Linjeflyg för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland togs motionsvägen upp i riksdagen våren 1975. Riksdagen beslöt (mot. 1975:1453, TU 1975:7, rskr 1975:95) därvid att det s. k. Gotlandspriset skulle komma även fastlänningar till del året runt. Härigenom ökade behovet av ersättning till Linjeflyg med ytterligare ca 3 milj. kr. per år.

Luftfartsverket godkände i december 1977 nya priser att gälla i inrikesflyget fr. o. m. januari 1978. De nya priserna innebar för Gotlands del att det s. k. Gotlandspriset höjdes med ca 10 % från 315 kr. till 345 kr. Över luftfartsverkets beslut anförde Gotlands kommun och länsstyrelsen i Gotlands län besvär. Regeringen fastställde i beslut den 25 maj 1978 Gotlandspriset till 330 kr. vilket ökar det statliga bidraget till Gotlandstrafiken med ca 1,5 milj. kr. per budgetår. Genom regeringens beslut uppgår subventionsgraden i Linjeflygs trafik till och från Gotland numera till ca 40 %.

I årets budgetproposition har ersättningen till Linjeflyg för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland beräknats till 12,5 milj. kr. Detta innebär att ersättningen ökat med ca 10 milj. kr. sedan den infördes år 1973. Under motsvarande period har det s. k. Gotlandspriset ökat från 180 kr. till 330 kr. medan normalpriset inklusive bokningsavgift (numera 80 kr.) för motsvarande sträcka ökat från 310 kr. till 550 kr. Under perioden 1973 till 1978 har antalet ankommande och avgående passagerare i inrikes linjefart till och från Visby ökat med ca 40 % från ca 181 000 till ca 255 000.

Transportförmedlingsföretagen tillämpade tidigare en speciell godstaxa för Gotlandstrafiken. Avgifterna beräknades dels enligt fjärrtrafiktaxan för det aktuella transportavståndet inklusive det avstånd som motsvaras av avståndet mellan fastlandshamn och Visby, dels enligt tabell över sjöavgifter (sjötillägget). Dessa senare avgifter var avsedda att täcka kostnaderna för färje- och hamnavgifter samt andra av överfarten föranledda kostnader. I anslutning till det från den 1 februari 1975 ökade transportstödet till Gotland framhölls i prop. 1974:140 att möjligheterna väsentligen borde ha förbättrats för transportförmedlingsföretagen att i Gotlandstrafiken övergå till den taxesättning som gäller för fjärrtrafiken på fastlandet, då den i sjötillägget dominerande komponenten, nämligen erlagda avgifter för färjeöverfarten till Gotlandsbolaget, reducerats kraftigt. SPK fick den 13 december 1974 regeringens uppdrag att ta upp överläggningar med berörda företag i syfte att få till stånd en taxesättning enligt den s. k. vägprincipen för sjötransporter mellan Gotland och fastlandet.

SPK redovisade resultatet av överläggningarna i en skrivelse till regeringen den 9 december 1975. I skrivelsen framhölls bl. a. att någon frivillig

överenskommelse om slopande av sjö tilläggen inte hade kunnat uppnås. Vidare angavs två sätt att kompensera berörda företag för de slojade tilläggen. Detta kunde enligt SPK ske antingen genom att en höjd expeditionsvgift togs ut i samband med fraktdebiteringen i all inrikes fjärtrafik eller genom en allmän prishöjning i samma trafik.

I syfte att uppnå en utjämning av fjärtrafiktaxan för lastbilstransporter till och från Gotland föreslog regeringen riksdagen i anslutning till SPK:s skrivelse att regeringen – eller den myndighet som regeringen bestämde – skulle få möjlighet att meddela föreskrift om högsta pris för sådan transport (prop. 1975/76:93, TU 1975/76:15, rskr 1975/76:177). Riksdagen antog det i propositionen framlagda förslaget till lag, varefter regeringen den 18 mars 1976 med stöd av riksdagens beslut utfärdade lagen (1976:102) om utjämning av taxorna för fjärtransporter av gods med lastbil till och från Gotland.

Vid behandlingen av ärendet uttalade trafikutskottet bl. a. att det för Gotlands näringsliv måste framstå som väsentligt att en prissättning motsvarande vad som gäller på fastlandet i fråga om godstrafik snarast kommer till stånd. Utskottet ansåg för sin del att den därvid eftersträfvade utjämningen mellan taxorna för Gotland och fastlandet såvitt möjligt borde uppnås genom frivillig medverkan från transportföretagens sida.

Då förutsättningar härför inte hade förelegat ansåg sig utskottet tills vidare kunna godta att en lag infördes som möjliggör att den åsyftade utjämningen i fjärtrafiktaxan kommer till stånd.

Enligt utskottet borde de erfarenheter som kan vinnas vid en – tidsmässigt sett begränsad – tillämpning av en sådan lagstiftning sammanställas med erfarenheterna av fraktstödet till Gotland. Även färje- och hamnavgifterna borde därvid tas med i bilden. En gemensam utvärdering av samtliga faktorer borde enligt utskottet ske och resultatet härav redovisas för riksdagen så snart erforderligt material kunde föreligga.

Den 17 juni 1976 bemyndigade regeringen SPK att fastställa högsta pris för berörda transporter (SFS 1976:395). SPK utfärdade den 30 juni 1976 föreskrifter om högsta pris att gälla fr. o. m. den 1 juli 1976. SPK:s beslut innebar att den som bedriver yrkesmässig lastbilstrafik eller förmedlar transportuppdrag inom sådan trafik för inrikes fjärtransport av gods med lastbil till och från Gotland inte får ta ut ett högre pris än vad vederbörande tillämpar för motsvarande transportsträcka på fastlandet. Sjö tillägget slopades således och fr. o. m. den 1 juli 1976 tillämpas samma frakttariffer i Gotlandstrafiken som i övrig inrikes fjärtrafik med lastbil. Härvid räknas sjösträckan till och från Gotland på samma sätt som motsvarande landsträcka eller 150 km för avståndet Nynäshamn–Visby och 100 km för avståndet Oskarshamn–Visby.

Efter överläggningar med berörda transportförmedlingsföretag beslöt SPK att dessa företag och med dem samverkande transportföretag under det då rådande prisstoppet för lastbilstransporter skulle få kompensera sig för det intäktsbortfall som blev en följd av de slojade sjö tilläggen genom att i sin

totala inrikestrafik den 1 juli 1976 debitera transportkunderna ett pristilllägg av högst 0,9 % på nettofraktsumman, det s. k. Gotlandstillägget.

Som en följd av den successiva utbyggnaden av stödet till Gotlandstrafiken och den kraftiga trafikutvecklingen har kostnaderna för stödet ökat kraftigt. Budgetåret 1972/73 var kostnaden 3,0 milj. kr. och budgetåret 1977/78 38,3 milj. kr. Av sistnämnda belopp svarade stödet till flygtrafiken för 10,4 milj. kr., stödet till godstrafiken för 14,2 milj. kr. och stödet till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor för 13,1 milj. kr. Härtill kommer att godstrafiken subventioneras med ca 13,5 milj. kr. genom det s. k. Gotlandstillägg som transportförmedlingsföretagen debiterar sina kunder.

Med den omfattning som stödet till Gotlandstrafiken numera har kan mycket förmånliga trafikantavgifter tillämpas i trafiken. Grundavgiften för passagerartrafiken med färja ligger sålunda f. n. i paritet med priset för järnvägsresa i andra klass på motsvarande avstånd. På detta pris erhåller på Gotland mantalsskrivna personer 50 % rabatt. Genom köp av rabattkort kan även övriga resande erhålla 50 % rabatt på ordinarie pris. Härutöver tillämpas familje-, pensionärs- och studeranderabatter. Ett särskilt rabattkort för bil berättigar till 50 % rabatt på den ordinarie personbilstaxan. Flygpriserna mellan Gotland och fastlandet kan genom det statliga bidraget hållas på en nivå som med 40 % understiger de priser som eljest skulle ha tillämpats. När det gäller godstrafiken med Gotlandsbolagets färjor kan den numera utföras efter frakttariffer och fraktavtal som vid en jämförelse med landet i övrigt är förmånliga. Som exempel kan nämnas att vid lika transportavstånd och sändningsvikter tillämpar transportförmedlingsföretagen lägre taxa om transporten berör Visby än om den skulle beröra Stockholm. Mitt sammanfattande omdöme är att när det gäller trafikantavgifterna har de statliga insatserna inneburit att den s. k. vägprincipen blivit genomförd. Jag bedömer mot bakgrund härav att stödet till Gotlandstrafiken ligger på en lämplig nivå. Avvägningen av stödet mellan olika trafikantkollektiv är enligt min mening också riktig.

Även när det gäller trafikservicen har de statliga insatserna lett till avsevärda förbättringar. Genom de lägre trafikantavgifterna har trafiken ökat starkt, vilket har givit underlag för att förbättra trafikutbudet. När den nya lastfärjan kommer i trafik under våren 1979 kommer ytterligare en rad förbättringar att uppnås. Godstrafiken kommer allmänt att kunna utföras på ett effektivare sätt. De möjligheter till trafikseparering som den nya lastfärjan medger innebär att de särskilda åtgärder som hittills krävts för att transportera farligt gods till stor del bortfaller. Trafiksepareringen kommer också att medföra att Gotlandsbolagets kapacitet kommer att öka när det gäller att överföra personbilar. När de två beställda passagerarfärjorna i maj och december år 1980 tas i trafik erhålls ett väsentligt kapacitetstillskott i fråga om passagerarutrymme och hyttplatser.

De lägre trafikantavgifterna och det förbättrade trafikutbudet har bl. a. medfört en stark ökning av turismen på Gotland, vilket varit till gagn för öns

turistnäring. Med de frakter som numera tillämpas i godstrafiken kan rimligen inte eventuella prisskillnader mellan Gotland och fastlandet vara betingade av fraktkostnaderna. Inte heller det gotländska näringslivets möjligheter att finna avsättning för sina produkter på fastlandet torde numera försvåras av höga transportkostnader.

När det gäller utformningen av stödet till färjetrafiken kan erinras om att det statliga stödet är direkt inbyggt i Gotlandsbolagets taxor och att stödet betalas ut av fraktbidragsnämnden direkt till Gotlandsbolaget. Enligt min mening innebär detta att det statliga stödet kan tillgodogöras trafikanterna utan någon större byråkratisk omgång. Stödet till flygtrafiken tillgodogörs trafikanterna i princip på samma sätt genom att det genom luftfartsverkets försorg tillställs Linjeflyg.

Sammanfattningsvis föreslår jag att omfattningen och inriktningen av transportstödet till Gotlandstrafiken bibehålls tills vidare. När det gäller godstrafiken bör således även fortsättningsvis gälla att stöd utgår med 75 % av Gotlandsbolagets längdmetertaxa. Även stödet till överföring av personbilar bör bibehållas och utgå med högst 600 000 kr. per år. I fråga om stödet till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor bör liksom hittills gälla att stöd skall utgå med skillnaden mellan den företagsekonomiskt betingade taxan och den taxa som fastställs av regeringen. Stödet till flygtrafiken bör utgå efter samma principer som f. n.

Som jag har nämnt är f. n. grundavgifterna för passagerarbefordran med Gotlandsbolagets färjor anpassade till järnvägspriserna för enkel andraklassbiljett för motsvarande färdsträckor. Detta innebär att den nu gällande Gotlandstaxan genom statligt persontransportstöd är kraftigt nedsatt i förhållande till vad som är företagsekonomiskt motiverat. Som en följd av regeringens förslag i prop. 1978/79:99 kommer SJ att förändra sin taxe- och rabattstruktur i syfte att öka sitt kapacitetsutnyttjande. Sedan taxan fastställts får det ankomma på regeringen att bl. a. utifrån befintlig rabattnivå fastställa erforderliga anpassningar av i Gotlandstrafiken tillämpade taxor. Därvid får även övervägas behovet av speciella rabatter.

Som jag tidigare har nämnt subventioneras godstrafiken med Gotlandsbolagets färjor inte endast genom statliga medel utan också genom medel som transportförmedlingsföretagen tillför trafiken genom Gotlandstillägget på den totala inrikes fjärrtrafiken. SPK har i skrivelse till regeringen den 7 februari 1979 redovisat hur detta utjämningsystem fungerar. I skrivelsen redovisas bl. a. de merkostnader och merintäkter som Bilspedition AB (Bilspedition) och ASG AB (ASG) har i Gotlandstrafiken jämfört med motsvarande fjärrtrafik på fastlandet.

I september 1975, då frågan om ett slopande av sjötillägget aktualiserades, redovisade ASG och Bilspedition för SPK de merkostnader som motiverade uttagandet och storleken av sjötilläggen. Båda företagen uppskattade vid denna tidpunkt merkostnaderna i Gotlandstrafiken till ca 65 kr./ton. Mot detta svarade merintäkter av samma storleksordning dels från sjötilläggen

med 42 resp. 44 kr./ton, dels från det s. k. avståndspåslaget med 26 resp. 21 kr./ton. Uppgifterna avsåg intäkts- och kostnadsläget under första halvåret 1975.

De uppgifter som företagen lämnade till SPK under senhösten 1977 och som avsåg intäkts- och kostnadsförhållanden under tiden den 1 juli 1976 – den 30 juni 1977 skilde sig avsevärt från de tidigare uppskattningarna. Enligt denna redovisning uppgick under budgetåret 1976/77 merkostnaderna för Bilspedition till 87 kr./ton mot 66 kr./ton år 1975. Samtidigt hade merintäkten ökat från 65 till 90 kr./ton som en konsekvens av att sjötilläggen i Gotlandstrafiken ersatts med procenttillägg på nettofraktsummorna i all inrikes fjärtrafik. För ASG och dess transportörer hade enligt redovisningen merkostnaden ökat från 65 till 118 kr./ton medan merintäkten ökat från 68 till 142 kr./ton.

För budgetåret 1977/78 har enligt lämnade uppgifter merkostnaden för Bilspedition ökat med endast 1 kr./ton eller till 88 kr./ton medan merintäkten minskat från 90 till 88 kr./ton. För ASG har merkostnaden minskat från 118 till 99 kr./ton medan merintäkten minskat från 142 till 121 kr./ton.

Vad gäller storleken av sjötilläggen i det taxesystem som gällde före den 1 juli 1976 var dessa kända. Detsamma gäller om intäkterna från det s. k. Gotlandstillägget. Dessa baseras på företagens uppgifter om nettofraktsumman i inrikes fjärtrafik, vilka uppgifter ingår i företagens offentligt redovisade bokslut. När det gäller intäkterna från det s. k. avståndspåslaget grundas dessa på av företagen vid visst tillfälle utförda stickprovsberäkningar, vilka senare uppdaterats. Att beloppen per ton skiljer sig så avsevärt mellan de båda företagen torde bl. a. bero på skillnader i företagens transportstruktur och på att kalkylunderlagen inte är utformade på samma sätt.

När det gäller de olika kostnadsposterna kan konstateras att storleken av färje- och hamnavgifterna är väl kända. Dessa avgifter, som har ökat endast obetydligt mellan de båda senaste budgetåren, uppgick för Bilspeditionens del till 31 kr./ton och för ASG:s del till 33 kr./ton budgetåret 1977/78.

Övriga merkostnader, bl. a. kostnader för central administration, ombord- och ilanddragning samt extra trailers och dragbilar, har enligt de redovisningar som lämnats till SPK ökat kraftigt. Bilspeditionens kostnader har sålunda ökat från 39 kr./ton år 1975 till 57 kr./ton budgetåret 1977/78. Under samma tid har ASG:s kostnader ökat från 31 kr./ton till 66 kr./ton. Utan tvekan belastas lastbilstrafiken mellan Gotland och fastlandet av denna typ av merkostnader även om dessa inte är betingade av direkta avgifter o. d. Bland annat med hänsyn till att det kalkylunderlag som SPK redovisar skiljer sig åt mellan de båda företagen är det enligt min mening svårt att göra kostnadsjämförelser mellan företagen liksom att avgöra hur vissa poster av t. ex. samkostnadsslag behandlats. Jag har dock – med utgångspunkt i det redovisningsmaterial som finns – noterat dels den kostnadsskillnad som

föreligger mellan de båda transportförmedlingsföretagen, dels att ASG:s kostnader ökat anmärkningsvärt starkt från år 1975.

Som jag tidigare har nämnt innebär det nuvarande systemet med kompensation för de slopade sjötilläggen att frakttariffer och fraktavtal i Gotlandstrafiken – vid en jämförelse med landet i övrigt – kan betecknas som förmånliga. Samtidigt har systemet vissa brister. Skillnaden i trafikstruktur mellan de olika transportförmedlingsföretagen medför att vissa av företagen kan tillgodogöra sig intäkter från Gotlandstillägget utan att ha motsvarande merkostnader. Enligt SPK:s beräkningar tillgodogjorde sig Fraktarna Gods-transport AB ca 0,5 milj. kr. och ASG ca 1,5 milj. kr. på detta sätt i överkompensation för budgetåret 1977/78. Vidare är det, med utgångspunkt i befintligt kalkylunderlag, förenat med svårigheter att kontrollera riktigheten av vissa av de merkostnader som transportförmedlingsföretagen uppger att man har i Gotlandstrafiken. Mot bakgrund härav anser jag att det finns anledning att se över den ordning som gäller f. n.

Jag har därvid övervägt möjligheten av att kompensera transportförmedlingsföretagens ekonomiska bortfall med ett utbyggt statsbidrag för att på så sätt helt kunna slopa Gotlandstillägget. Ett sådant statsbidrag kan emellertid inte rimligen beräknas utifrån andra merkostnader än sådana som till sin omfattning är väl kända och oomtvistliga, dvs. för närvarande i första hand färje- och hamnavgifter. Kostnaderna för dessa avgifter uppgår tillsammans till drygt 30 kr./ton. Enligt av SPK redovisade uppgifter uppgår resterande merkostnader minskade med merintäkter från avståndspåslag till ca 34 kr./ton. Detta belopp skulle då belasta dem som transporterar gods i Gotlandstrafiken. Även om jag – med hänsyn till den allmänna omläggning som skett av transportförmedlingsföretagens inrikes fjärtrafiktariffer – anser det rimligt att godskunderna i Gotlandstrafiken betalar efter en något högre tariff än f. n., anser jag att bl. a. kalkylunderlagen för transportförmedlingsföretagens Gotlandstrafik bör göras enhetliga innan en mer omfattande omprövning av det nuvarande systemet görs.

SPK har framfört att – om inte transportförmedlingsföretagens merkostnader täcks genom statsbidrag – ett clearingförfarande bör införas, så att inte vissa företag på sätt som nu sker blir överkompenserade. SPK anser att ett sådant clearingsystem bör administreras av ett från förmedlingsföretagen fristående organ. Skyldighet att uppbära utjämningsavgift och inleverera eventuellt överskott bör enligt förslaget åvila samtliga företag som bedriver inrikes fjärtrafik.

Då transportförmedlingsföretagens utdebitering av Gotlandstillägget inte är tvingande, förutsätter det av SPK föreslagna systemet att berörda företag kan komma överens såväl när det gäller utdebitering av tillägget som när det gäller att inleverera eventuella överskott.

Överläggningar mellan SPK och transportförmedlingsföretagen har emellertid visat att företagen inte är beredda att frivilligt utjämna den obalans som föreligger.

För att ändå åstadkomma en bättre balans i systemet föreslår jag i stället att Gotlandstillägget sänks till den lägsta nivå som krävs för att endera ASG eller Bilspedition skall få täckning för sina merkostnader och att statligt bidrag utgår för att täcka de merkostnader som inte kan kompenseras genom intäkterna av Gotlandstillägget. Med i SPK:s skrivelse den 7 februari 1979 angivna värden skulle detta medföra en sänkning av Gotlandstillägget ned till 0,6 % och ett samtidigt statligt stöd med ca 2,0 milj. kr. Genom den effektivisering av trafiken som den nya gods färjan kan förväntas medföra borde Gotlandstillägget kunna sänkas till en ännu lägre nivå. Med ett sådant system kan både ASG och Bilspedition erhålla kostnadstäckning utan att något företag blir överkompenserat.

För att möjliggöra en sänkning av nu utgående Gotlandstillägg och för att åstadkomma den balans som jag här talar om, bör den nuvarande lagstiftningen kompletteras. Därvid bör regeringen eller den myndighet som regeringen utser bemyndigas att utfärda föreskrifter om vad som får tas ut i form av pristillägg i den totala inrikes fjärtrafiken för att kompensera transportföretagen för det ekonomiska bortfall som kan föranledas av godstransporter i Gotlandstrafiken.

Vid fastställande av pristilläggets (Gotlandstillägget) storlek och vid beräkning av statsbidrag skall hänsyn tas till sådana direkta merkostnader och merintäkter som uppenbarligen är förenade med att överföra lastbärare med Gotlandsbolagets färjor. Härvid skall förutsättas att lastbilstrafiken bedrivs i effektivaste möjliga former.

Vid fastställande av högsta tillåtna Gotlandstillägg bör en annan utgångspunkt vara den lägsta godsvolymen i förhållande till den totala godsvolymen som endera Bilspedition eller ASG årligen transporterar till och från Gotland.

Enligt sin instruktion skall SPK övervaka prissättningen på varor och tjänster i landet. Övervakningen omfattar också prissättningen i inrikes fjärtrafik med lastbil. Jag förutsätter därför att SPK, inom ramen för sin verksamhet, ser till att nedsättningen av Gotlandstillägget inte kompenseras genom höjning av andra avgifter i fjärtrafiktaxan och att – om så skulle ske – SPK omgående anmäler förhållandet till regeringen för de åtgärder som behövs.

Som har framgått tidigare skall statsbidrag utgå till transportförmedlingsföretag som, trots den föreslagna ordningen i fråga om Gotlandstillägget, inte blir kompenserat för det ekonomiska bortfall som Gotlandstrafiken kan förorsaka. Bidrag skall kunna betalas ut efter ansökan av företaget. Den period som bidraget skall avse bör bestämmas till den 1 januari – den 31 december. Jag utgår härvid från att det nya systemet skall träda i kraft den 1 januari 1980. Det bör ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen utser att pröva ansökningar om statsbidrag. Jag avser att föreslå regeringen att fraktbidragsnämnden – efter den 1 januari 1980 transportrådet – skall göra denna prövning och betala ut bidragsbeloppen. Eftersom

bidragsprövningen bör utgå från samma kostnadsunderlag som legat till grund för fastställande av högsta tillåtna Gotlandstillägg, bör fraktbidragsnämnden/transportrådet efter samråd med SPK utarbeta erforderliga kalkylmetoder för beräkning av statsbidrag.

Det bör ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen utser att utfärda de närmare föreskrifter som behövs om bidragsgivningen.

De ändringar av stödet till Gotlandstrafiken som jag har angivit i det föregående kräver inte särskilda medel förrän under det första halvåret 1981. Jag avser därför att återkomma till anslagsfrågan i nästa års budgetproposition.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

1. *dels* att antaga inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,

2. *dels* att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för ett fortsatt transportstöd till Norrland,

3. *dels* att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för fortsatt transportstöd till Gotlandstrafiken.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1

Vissa statistiska uppgifter om transportstöd

1. Transportstödet för Norrland

Tabell 1 Kostnader för fraktbidrag

Budgetår	milj. kr.
1971/72	40,2
1972/73	51,1
1973/74	63,2
1974/75	83,2
1975/76	82,6
1976/77	102,0
1977/78	113,4

Tabell 2 Regional fördelning av fraktbidragen

Län	1971		1977	
	milj. kr.	%	milj. kr.	%
Norrbottnen	9,34	23,2	25,26	22,3
Västerbotten	10,21	25,4	31,64	27,9
Västernorrland	9,46	23,6	24,89	22,0
Jämtland	1,86	4,6	7,44	6,6
Gävleborg	3,09	7,7	7,59	6,7
Kopparberg	3,14	7,8	8,86	7,8
Värmland	1,90	4,7	5,53	4,9
Älvsborg	0,92	2,3	1,70	1,5
Göteborg o Bohus	0,28	0,7	0,47	0,4
Summa	40,20	100,0	113,38	100,0

Tabell 3 Fraktbidragens fördelning på olika varuslag

Varuslag	1971		1977	
	milj. kr.	%	milj. kr.	%
1. Livsmedel, spannmål	2,07	5,1	7,40	6,5
3. Foder	0,07	0,2	0,21	0,2
6. Kemiska produkter	4,16	10,3	6,76	6,0
7. Textil, läder, plast, gummi	0,26	0,6	6,53	5,8
8. Sågade trävaror	6,46	16,1	14,15	12,5
9. Övriga träprodukter	7,77	19,3	16,04	14,1
11. Papper	9,20	22,9	21,85	19,3
12. Byggnadsmaterial	2,14	5,3	6,17	5,4
13. Metallvaror	4,56	11,3	17,87	15,8
14. Maskiner	1,96	4,9	9,26	8,2
15. Transportmedel	1,19	3,0	5,91	5,2
16. Övrigt	0,36	0,9	1,22	1,1
Summa	40,20	100,0	113,38	100,0

Tabell 4 Fraktbidragens fördelning på olika transportavstånd

Transportavstånd km	1971	1977
	%	%
251 - 300	0,0	4,0
301 - 400	7,7	7,4
401 - 500	12,1	10,5
501 - 700	18,5	18,5
701 - 1 000	24,3	24,4
1 001 - 1 300	19,3	19,8
1 301 -	18,1	15,4
Summa	100,0	100,0

Tabell 5 Fraktbidragens fördelning med avseende på bidragsbeloppens storlek

Bidragsbelopp per bidragsmottagare	1971				1977			
	bidragsmottagare		bidrag		bidragsmottagare		bidrag	
1 000 kr.	antal	%	milj.	%	antal	%	milj.	%
- 20	612	72,3	3,37	8,4	792	59,0	5,10	4,5
21 - 50	111	13,1	3,50	8,7	238	18,0	7,37	6,7
51 - 100	54	6,4	3,90	9,7	117	9,0	8,01	7,0
101 - 500	55	6,5	10,10	25,1	150	11,2	31,82	28,0
501 - 1 000	8	0,9	5,48	13,6	15	1,1	10,58	9,3
1 001 -	7	0,8	13,85	34,5	22	1,7	50,50	44,5
Summa	847	100,0	40,20	100,0	1 334	100,0	113,38	100,0

2 Transportstödet till gotlandstrafiken

Tabell 6 Kostnader för stödet till gotlandstrafiken, milj. kr.

Budgetår	Färjetrafiken			Flygtrafiken	Summa
	Gods- trafik	Person- trafik	Person- bilar	Person- trafik	
1972/73	2,4		0,6		3,0
1973/74	2,8		0,6	3,1	6,5
1974/75	9,9		0,6	3,5	14,0
1975/76	10,5	10,5	0,6	6,5	28,1
1976/77	12,3	9,9	0,6	9,1	31,9
1977/78	14,2	13,1	0,6	10,4	38,3

Tabell 7 Godstrafiken med Gotlandsbolagets färjor

	1972		1977/78	
	1000 längd- meter	1000 ton	1000 längd- meter	1000 ton
Till Gotland				
därav norra linjen	70,0	50,2	104,4	76,5
södra linjen	42,1	30,6	114,8	83,9
Från Gotland				
därav norra linjen	69,5	43,1	101,5	55,0
södra linjen	40,0	21,8	111,4	33,2
Till och från Gotland, totalt	221,5	145,7	432,1	248,6

Tabell 8 Passagerartrafiken med Gotlandsbolagets färjor

År	Passagerare 1000-tal	Personbilar 1000-tal
1970	388,8	95,2
1971	389,6	96,3
1972	434,9	100,2
1973	506,7	123,3
1974	547,9	127,7
1975	621,6	146,5
1976	628,1	155,4
1977	692,2	163,3
1978	780,2	179,1

Tabell 9 Passagerartrafik i inrikes linjefart till och från Visby flygplats

År	1000-tal passagerare
1970	210,4
1971	218,0
1972	206,7
1973	181,2
1974	187,0
1975	192,1
1976	253,7
1977	227,7
1978	257,1

*Bilaga 2***Sammanfattning av remissyttranden över skrivelse angående transportstödet för Norrland**

När det gäller att bedöma transportstödet som regionalpolitiskt medel menar många remissinstanser att transportstödet tillsammans med övriga regionalpolitiska medel är ett viktigt medel för att uppnå de regionalpolitiska målen.

Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, som har avgivit i det närmaste likalydande yttranden, redovisar en ingående analys av transportstödet roll i regionalpolitiken. Enligt *ett kortsynt sätt* att se är landsdelens förutsättningar för konkurrenskraftig produktion naturligt dåliga. Detta leder till behov av subventioner för att av "regionalpolitiska" skäl behålla (eller i måttlig takt minska) arbetstillfällena och befolkningstal. Enligt länsstyrelserna är detta synsätt felaktigt. Det *andra synsättet* innebär att landsdelen har långsiktigt goda naturliga förutsättningar för förädling av naturtillgångar och avancerad industriell produktion. Dessa förutsättningar skulle kraftigt understrykas om regionens industriföretag skulle få tillgodogöra sig sina reella komparativa fördelar i form av t. ex. elenergi producerad till en kostnad som utgör en tiondel av kostnaden för oljebaserad el, utnyttja de goda recipienterna etc.

En diskussion om stödformer grundad på det förstnämnda, felaktiga synsättet leder till felslut beträffande medlens inriktning. Om man utgår ifrån att man bara – till lägsta möjliga kostnad – ska subventionera företag för att skapa sysselsättning kan t. ex. sysselsättningsstöd förefalla ge de största effekterna. Detta är emellertid en kortsiktig lösning som kan hämma den långsiktiga strategin att ge Norrland en meningsfull roll i landets ekonomiska utveckling. Om syftet är det senare, vilket länsstyrelserna förutsätter, måste under en relativt lång uppbyggnadsperiod företagssektorn i regionen kompenseras för de merkostnader i förhållande till sydligare alternativ som det geografiska läget ger upphov till. Med Sveriges utsträckning måste detta synsätt accepteras. Därvid är frågan om kommunikationernas standard och kostnader av utomordentlig betydelse.

En förbättring av de yttre betingelserna för en långsiktig näringslivsexpansion kan därför enligt länsstyrelserna ses som en förtroendefråga, en indikation på statsmakternas långsiktiga intentioner. I ett sådant längre perspektiv är det dock tveksamt om mer ambitiösa mål för regionalpolitiken kan uppnås med selektivt utformade medel, typ transportstöd till vissa varutransporter. Från administrativ synpunkt kan det också vara betänkligt att successivt bygga ut arsenalen av selektiva transportstöd – exempelvis i form av stöd till företagens persontransporter och stöd till turistresor till vissa rekreativsområden i Norrland – i syfte att låta stödet få en ökad generell verkan på det norrländska näringslivet.

Länsstyrelserna anser mot denna bakgrund att statsmakternas långsiktiga ansträngningar skall inriktas på en sådan trafikpolitik som medger generellt förbättrade kommunikationsbetingelser för befolkning och näringsliv i Norrland. Länsstyrelserna vill i detta sammanhang peka på de regionalpolitiskt betydelsefulla åtgärder som under senare år vidtagits i fråga om telefontaxsystemet i landet. Länsstyrelserna ser i trafikpolitiska utredningens förslag, att de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och ökad samverkan mellan skilda transportmedel bör utgöra grunden för samhällets åtgärder inom transportsektorn, den grundläggande utgångspunkten i en ny trafikpolitik. Målet för en sådan politik måste vara att generellt reducera avståndets inverkan på person- och godstrafiktaxorna till/från Norrland och samtidigt medge en bättre transportstandard även i befolknings- och näringslivssvaga områden.

Nödvändigheten av att på längre sikt åstadkomma en radikalt förändrad syn på kommunikationernas roll inom regionalpolitiken får emellertid inte undanskymma behovet att under ett övergångsskede bibehålla och bygga ut selektivt verkande transportstöd.

Länsstyrelserna vill kraftigt understryka de dubbla krav som måste ställas på regionalpolitikens utformning. Den måste dels kunna verka stimulerande vid etableringstillfället, dels måste den innehålla beståndsdelar som långsiktigt gör det möjligt för företagen att bedriva sin verksamhet. Genom investerings- och andra stödformer påverkas företagen att etablera ny eller bygga ut redan befintlig verksamhet. De har därvid rätt att kräva att samhället också ser till att denna verksamhet har chans att hävda sig på längre sikt. I detta syfte har transportstödet tillkommit. Likaså har infrastrukturåtgärder vidtagits som syftar till att prioritera den industriella miljön vari företagen verkar (Tekniska högskolan i Luleå).

Länsstyrelserna kommenterar också ERU:s konstaterande att transportstödet "givit relativt sett liten direkt sysselsättningseffekt" (SOU 1978:46). Enligt länsstyrelsernas uppfattning ter det sig förvånande att fixera diskussioner om transportstödet kring frågan *om* det medverkat och *hur* mycket det medverkat till etableringar och utbyggnader. Transportstödet får inte ses i det korta perspektivet. Den relevanta frågan kunde i stället ha varit: Hur många av de nationellt marknadsinriktade företagen i t. ex. Norrbottens län hade överlevt utan transportstöd?

Länsstyrelsen i Norrbottens län illustrerar transportstödet betydelse genom att återge hur Norrbottensföretagen själva prioriterar de problem man upplever. I början av sitt arbete samlade Norrbottendelegationen ett 25-tal företag i länet till överläggningar rörande inriktningen av sitt arbete. Företagen arbetade alla ute på den nationella marknaden. Samtliga företag prioriterade fortsatta stödåtgärder inom transportområdet som det mest verksamma delegationen kunde ta sig an för att förbättra företagens möjligheter att konkurrera ute på marknaden. Att ifrågasätta eller diskutera transportstödet ersättande med andra stödformer ter sig i detta perspektiv

enligt länsstyrelsen minst sagt verklighetsfrämmande.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har den bestämda uppfattningen att transportstödet har stor betydelse för det ekonomiska utfallet i många företag och därmed också för deras överlevnadsmöjligheter. Utvecklingsfonden anger i sitt yttrande över transportstödet, att detta fått stor betydelse för Västerbotten och att företagens intresse för stödet och dess framtida utformning är påtagligt. Fraktstödet har blivit en viktig komplettering till lokaliseringstödet när det gäller att stimulera etablering av nya företag och filialer. Inom Västerbottens län finns exempel på företag, där fraktbidraget varit en av de viktigaste lokaliseringsfaktorerna.

Länsstyrelsen i Jämtlands län delar utvecklingsfondens uppfattning att man, trots att man inte kan ge några exempel på där stödet haft avgörande inverkan på företagsetablering, inte kan utesluta att stödet varit avgörande på så sätt att det varit en nödvändig men ej tillräcklig förutsättning för vissa etableringar. Fonden har vid jämförelsen mellan erhållna fraktstöd och företagens ekonomiska resultat konstaterat att för vissa företag är fraktstödet av utomordentligt stor betydelse för det ekonomiska resultatet och således också för deras överlevnadsmöjligheter.

Avslutningsvis framhåller de tre länsstyrelserna att det inte är rimligt att t. ex. transportmerkostnaderna ska slå ut ett i övrigt effektivt företag på marknaden till förmån för ett mindre effektivt företag som ligger geografiskt fördelaktigare. Risken för att detta skulle inträffa har minskat tack vare transportstödet.

Bl. a. de fördelar som transportstödet innebär för Norrlandsföretagen ligger enligt länsstyrelsens mening bakom det nya näringsliv som undan för undan växer fram i Norrland. Länsstyrelserna anser därför att transportstödet bör byggas ut.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har vid sin genomgång av de företag som erhållit transportstöd samt i samband med en speciellt för utvärderingen utformad enkät funnit att enbart möjligheten att erhålla transportstöd inte i något fall haft någon direkt och avgörande inverkan på nyetablering av företag till länet. Vid en bedömning av stödets hittillsvarande betydelse och den framtida utformningen bör frågeställningen sålunda inte röra *om* och *hur* mycket stödet påverkar etablering och utbyggnader, utan snarare vilken avgränsning (varuslag o. d.) och storlek på bidraget som erfordras för att erhålla maximal måluppfyllelse. Det torde i detta sammanhang vara av central betydelse att sträva mot principen "konkurrens på lika villkor" oavsett lokaliseringen av företagsenheten i landet. Skall detta mål kunna nås måste enligt länsstyrelsen skillnaden i transportkostnaderna utjämnas så långt som möjligt.

Syftet med stödet att minska de fraktkostnadsmissiga nackdelarna för Norrlandsföretagen inom de branscher som mest är i behov av detta torde inte ha uppfyllts i den utsträckning som är önskvärt. Den relativa betydelse stödet haft för konkurrensutsatt industri i Norrland såsom verkstadsindustrin, kan

enligt länsstyrelsen, inte rimligtvis betraktas som tillräcklig. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang påminna om de fyra nordligaste länens gemensamma positiva inställning till det förslag som Norrbottendelegationen överlämnade den 23 juni 1977 för vidareutveckling och förbättring av det regionala transportstödet. Än en gång vill länsstyrelsen understryka vikten av att institutionella förhållanden som skapar förutsättningen för utövande näringsaktivitet inte får sätta gränser som i realiteten kan innebära att bättre idéer och bättre företag inte tillåts ställa sina tjänster till samhällets förfogande.

I ett längre perspektiv måste trafikpolitikens inriktning förändras. Då generella åtgärder genomförts, såsom förbättrade och förbilligade kommunikationer genom bl. a. taxesamordning mellan järnvägs- och landsvägstransporter, kan transportstödet i nuvarande form måhända bli överflödigt. En sådan radikal taxemläggning kan emellertid inte komma till stånd i ett kort perspektiv. I avvaktan på detta och i ett övergångsskede förordar länsstyrelsen att den fortsatta utredningen om transportstödet framtida inriktning bör ha som mål att nå total reducering av transportkostnadsskillnaderna mellan Norrland och övriga delar av landet med generell verkan snarare än styrande inriktning på vissa industrigrenar. Central statlig styrning av industristrukturen i landet torde bäst kunna åstadkommas genom näringspolitiska insatser – bl. a. genom stimulans till forskning och produktutveckling – och inte genom transportpolitiska insatser.

Västerbottens handelskammare anser att den från regionalpolitisk synpunkt mest värdefulla effekten av transportstödet är att företagen i stödområdet fått en förbättrad konkurrenskraft. Enligt handelskammaren är det otvetydigt att de allra flesta företag upplever fraktstödet som en mycket värdefull "fraktrabatt", som gör att man lättare kan erbjuda konkurrenskraftiga priser och som också gör att man lättare kan arbeta upp nya marknader och utvidga sitt försäljningsområde. Handelskammaren pekar också på att transportstödet varit av stor betydelse för många företag under den senaste lågkonjunkturen.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare redovisar i sitt yttrande en utvärdering av ett frågeformulär som handelskammaren tillställt ett hundratal företag inom Västernorrlands och Jämtlands län. Det övervägande antalet av företagen anser att transportstödet givit dem påtagliga fördelar genom att stödet relativt genomgående vidgat företagens marknader och bidragit till ökad orderbeläggning och därigenom ökat sysselsättningen.

Handelskammaren pekar på att regionalpolitiken hittills varit starkt inriktad på att öka sysselsättningen och menar att sysselsättningsstöd, introduktionsstöd, räntebefrielser och lokaliseringsbidrag utifrån den utgångspunkten varit naturliga medel i samhällets regionalpolitik. Enligt handelskammaren finns en risk för att man med sysselsättningsinriktade åtgärder dels konserverar en industristruktur inom stödområdet, som ändå på

sikt får svårt att överleva, dels tillförs löneintensiva företag, som ökar stödområdets konjunkturkänslighet. De regionalpolitiska insatserna i framtiden bör enligt handelskammaren utjämna de klimatologiska och de avståndsmässiga merkostnaderna för att driva företagsverksamhet i Norrland. Transportstödet är i det sammanhanget tillsammans med det ändrade telefontaxsystemet ett ytterst verksamt generellt medel som även har den fördelen att det inte kräver en alltför komplicerad administrativ kontrollapparat från samhällets sida. Handelskammaren säger sig under årens lopp ha kunnat konstatera att transportstödet trots sin blygsamma andel av de totala regionalpolitiska satsningarna, har haft en klart positiv inverkan på näringsaktiviteten i Norrland. Transportstödet upplevs inom näringslivet som ett av de effektivare medlen att åstadkomma en regional utjämning i landet.

Fraktbidragsnämnden har i en rad fall kunnat konstatera att transportstödet utgjort en nödvändig förutsättning för att företagen i stödområdet skall kunna expandera och avsätta sina produkter på mer avlägsna marknader.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län redovisar som ett allmänt intryck att transportstödet spelat relativt liten roll vid valet av ort för lokalisering eller utbyggnad och att andra stödformer som bidrag och lån till investeringar förefaller ha väsentligt större betydelse än transportstödet. Länsstyrelsen har inget konkret exempel på att transportstödet på ett positivt sätt spelat en avgörande roll vid en företagsetablering. Däremot redovisas ett exempel på att uteblivet stöd direkt inneburit att en tillverkning flyttats från länet till södra Sverige.

Även *länsstyrelsen i Kopparbergs län* menar att fraktbidragets inverkan på företagets val mellan att satsa inom eller utom länet vid exempelvis utbyggnad eller nylokalisering är liten. Genom att stödet minskar de olägenheter som långa transportsträckor medför förbättras näringslivets villkor i det allmänna stödområdet varför fraktbidraget inte saknar betydelse för företagen.

Länsstyrelsen i Värmlands län framhåller att transportstödet måste betraktas som ett värdefullt regionalpolitiskt medel även om dess effekter inte är direkt mätbara i antal sysselsättningstillfällen eller nylokalisering av företag. Enligt länsstyrelsen är transportkostnaderna för många företag inom skogslänen betungande och transportstödet har säkerligen stärkt och underlättat företagets fortlevnad och vidareutvecklingsmöjligheter.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län saknar tillgång till material som kan visa om transportstödet aktivt medverkat till att hindra nedskärningar av sysselsättningen i det befintliga näringslivet. Med tanke på att stödbeloppen inom länet motsvarar ett mycket begränsat antal årsarbetskrafter ifrågasätter emellertid länsstyrelsen om så varit fallet.

Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har uppfattningen att transportstödet inte haft någon egentlig betydelse vid etablering av nya verksamhetsställen i länet. Som regionalpolitiskt medel har därför transportstödet enligt länsstyrelsens mening varit av mycket begränsat värde vid

nyetablering. För några befintliga företag har dock transportstödet varit värdefullt.

Handelskamrarna i Gävle och Karlstad menar att transportstödet regionalpolitiska effekter är begränsade men att transportstödet i kombination med andra regionalpolitiska medel har haft en gynnsam effekt.

I kommunikationsdepartementets skrivelse till berörda länsstyrelser och handelskamrar hemställdes om synpunkter på transportstödet omfattning och inriktning. I syfte att få fram prioriteringar förutsattes i skrivelsen att ev. åtgärdsförslag skulle rymmas inom tre alternativa kostnadsramar, nämligen

- a) ca 100 milj. kr. (dåvarande bidragsram ./ stödet till vissa pappersprodukter)
- b) ca 90 milj. kr. ((a) ./ 10 %)
- c) ca 110 milj. kr. ((a) + 10 %)

Bl. a. för att möjliggöra kostnadsberäkningar av olika åtgärdsförslag bifogades till skrivelsen ett omfattande statistiskt material.

Praktiskt taget ingen av de instanser som yttrat sig över departementets skrivelse har beaktat denna förutsättning.

Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län har sålunda, med hänvisning till att större resurser bör avsättas för stödet, inte funnit det meningsfullt att med räkneexempel ange hur stödet skulle omformas med utgångspunkt från anslag för fraktbidrag på 90, 100 och 110 milj. kr. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* påpekar att man mot bakgrund av den vikt näringslivet fäster vid transportstödet framlägger förslag som ligger utanför de ramar departementet angett. Övriga remissinstanser har inte, av vad som kan utläsas av yttrandena, ens noterat de kostnadsramar som angavs i skrivelsen.

I de olika yttrandena ges exempel på en lång rad utvidgningar av stödet som man anser angelägna att få genomförda. Däremot redovisas endast i undantagsfall förslag som innebär begränsningar i möjligheterna att erhålla fraktbidrag.

Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län hänvisar i sina yttranden till Norrbottendelegationens skrivelse till regeringen den 23 juni 1977, i vilken lades fram förslag till en utbyggnad av transportstödet. Förslagen, som de fyra länsstyrelserna ställer sig bakom, innebär i korthet

- att antalet rabattzoner utökas från tre till fyra. Den fjärde zonen omfattar Kiruna, Gällivare, Pajala, Överkalix, Övertorneå, Kalix och Haparanda. Stödet föreslås i denna zon utgå med 15–50 % av transportkostnaderna
- att det kortaste stödberättigade transportavståndet sänks för det inre stödområdet från 251 km till 101 km
- att ett persontransportstöd skapas för stödområdet med samma zonering, rabatter och avståndsklasser som godstransportstödet.

Länsstyrelserna har översiktligt beräknat kostnaderna för dessa utbyggnader av stödet till 30 milj. kr. för de fyra nordligaste länen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län redovisar som underlag för sitt yttrande en enkätundersökning som man genomfört i samarbete med utvecklingsfonden och Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare. Enkäten syftade till att kartlägga företagens uppfattning om stödet med avseende på omfattning och inriktning.

Med ledning av statistiken över de företag som erhållit stöd 1977 samt utvecklingsfondens egen bedömning av i detta sammanhang intressanta och belysande fall har 25 st mindre och medelstora företag utvalts för intervju.

De 25 tillfrågade företagens totala transportkostnader år 1977, andelen icke stödberättigande kostnader samt kostnadernas fördelning på orsaker till att stöd inte utgått framgår av nedanstående uppställning.

Frakt- kostn 1977 tkr	Stödber kostn	Icke stödberättigande kostnader p. g. a.				Summa icke stödb kostn
		för låg vikt	för kort avstånd	felakt varusl	annan orsak	
1 558	787 (51 %)	291	399	51	30	771 (49 %)
3 457	2 079 (60 %)	94	1 197	-	87	1 378 (40 %)
752	214 (28 %)	25	298	-	215 ¹	538 (72 %)
590	387 (66 %)	47	98	58	-	203 (34 %)
440	112 (25 %)	-	181	147	-	328 (75 %)
167	74 (44 %)	67	5	21	-	93 (56 %)
6 964	3 653 (52 %)	524	2 178 (31 %)	277	332	3 311 (48 %)

¹ Egna fordon i samtliga fall (3).

Trots att undersökningen – på grund av alltför begränsad tid – inte kan anses vara tillräckligt omfattande eller kontrollerad i vad avser riktigheten i beloppen kan en del intressanta utfall konstateras.

Hälften av företagens totala transportkostnader är bidragsgrundande men variationerna är stora mellan de enskilda företagen (branscher och områden). Speciellt anmärkningsvärt är enligt länsstyrelsen Örnsköldsviks inlands låga andel stödberättigade kostnader. Av detta konstaterande drar länsstyrelsen slutsatsen att transportstödet inte i någon större utsträckning verkat generellt utan selektivt.

De dominanta orsakerna till att stöd inte kan utgå för vissa transporter är för korta avstånd och för låg vikt. Transporter som dels omfattar korta

avstånd, dels låga sändningsvikter har i sju fall av de undersökta företagen medfört anskaffning av egen bil för transporter. Nödvändigheten av egen bil motiveras ofta av servicegraden och bristande kollektiva transportalternativ i inlandet.

När det gäller förslaget om att sänka den kortaste bidragsberättigade transportsträckan är flera andra remissinstanser inne på liknande tankegångar. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* ansluter sig till Norrbottendelegationens förslag i denna del men menar att den kortare transportsträckan bör omfatta hela stödområdet. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län och handelskammaren i Gävle* menar att en sänkning av den kortaste transportsstödssträckan bör bli föremål för prövning. *Handelskammaren i Karlstad* framför liknande synpunkter men pekar samtidigt på risken av att en sådan åtgärd kan medföra ökade administrativa kostnader hos såväl berörda företag som hos fraktbidragsnämnden.

Västerbottens handelskammare påpekar att för Västerbottens del innebär avståndsgränsen 251 km att vissa transporter hamnar i ett gränsläge där endast några kilometer skiljer transporten från att vara stödberättigad eller inte. Handelskammaren ifrågasätter i anledning härav om det ej från regionalekonomisk synpunkt vore riktigt att ge inlandsföretag viss fraktreduktion vid leveranser till kunder vid kusten även om avståndet understiger 251 km. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar att en mer flexibel avståndsgräns kombinerad med en sänkning av nuvarande lägsta stödberättigade avstånd skulle innebära att transportstödet fick ökad betydelse även i Göteborgs och Bohus län.

I anledning av förslaget om att inrätta ett persontransportstöd har Norrbottendelegationen låtit kulturgeografiska institutionen vid Lunds universitet utföra en undersökning angående de regionala variationerna i företagens personkontaktkostnader. Undersökningen, till vilken länsstyrelsen i Norrbottens län, Västerbottens län och Jämtlands län refererar i sina yttranden, har av delegationen överlämnats till regeringen.

Utgångspunkten i undersökningen har varit vissa antaganden om kontaktbehov i ett godtyckligt valt företag. På så sätt har ett resprogram utformats. Undersökningen visar att söder och norr om Mellansverige ökar kostnaderna successivt. Vid resor från de sydsvenska orterna är de ungefär dubbelt så höga som från Stockholm. Motsvarande kostnadsläge norr om den mellansvenska zonen påträffas i höjd med Hudiksvall/Sundsvall. Norr om Sundsvall stiger kostnaderna mycket snabbt. Företag lokaliserade i Sollefteå måste t. ex. betala tre gånger så mycket som företag i Stockholm för att genomföra det antagna resprogrammet. Från orter norr om Skellefteå är kostnaderna ca fyra gånger så stora som om resorna haft Stockholm som utgångspunkt. Haparanda, med ett indexvärde om 405 (Stockholm index 100), har det mest ogynnsamma läget i landet sett från kostnadssynpunkt. Detta innebär att om ett företag i Stockholm årligen måste betala 100 000 kr. för att upprätthålla sina direkta personkontakter, så skulle företaget tvingas betala 405 000 kr. om

det var lokaliserat till Haparanda.

Ett persontransportstöd skulle innebära omfattande kostnadsminskningar. Beroende på bidragssystemets utformning skulle kostnaderna för att genomföra det antagna resprogrammet från de nordligaste orterna (Kiruna och Haparanda) nästan halveras. För företag i övriga orter i Norrbottens och Västerbottens län skulle stödet medföra en minskning av kostnaderna med ca 1/3 och för verksamheter belägna i A-centra söder härom ner till Sundsvall skulle minskningen bli mellan 20–25 % av nuvarande kostnader. Bidragsandelen för företag i övriga stödberättigade orter varierar mellan 8–13 % av gällande transportkostnader.

Till Norrbottendelegationens förslag om inrättandet av ett persontransportstöd ansluter sig också *Västerbottens handelskammare* och *utvecklingsfonden i Norrbotten*. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* pekar också på att stöd för persontransporter av många företag upplevs som angeläget. Handelskammaren tänker därvid bl. a. på de betydligt högre kostnader familjer har för att bibehålla kontakten med anhöriga och vänner i andra delar av landet. SJ:s och Linjeflygs radikalt förändrade prispolitik som bl. a. innebär betydande prissäskningar under veckoslut, inger handelskammaren förhoppning om ett "rundare Sverige". Handelskammaren vill därför före ett ställningstagande rörande stöd för persontransporter se vilken inverkan SJ:s och Linjeflygs åtgärder kan få på såväl affärs- som privatresor.

En lång rad remissinstanser tar upp frågan om införande av ett sjötransportstöd. *Länsstyrelserna i Norrbottens och Västernorrlands län* hänvisar till *Norrbottendelegationens* förslag i frågan. Detta har tillställts regeringen i skrivelse 1978-10-02. Denna återges i sammandrag i det följande.

Norrbottendelegationen finner att den utökade isbrytarservicen har medfört att sjötransportutnyttjande företag genom anpassning av vintersjöfart och lagerhållningsmönster kunnat reducera de merkostnader som orsakas av det hårda vinterklimatet. Att den statliga isbrytarverksamheten på Norrlandshamnarna emellertid helt skulle eliminera merkostnaderna för den norrländska sjöfarten förefaller dock mycket tveksamt enligt delegationens uppfattning.

Huvuddelen av sjötransporterna avser icke-stödberättigade varuslag enligt bestämmelserna för landtransportstöd men betydande kvantiteter av stödberättigade varuslag som t. ex. sågade trävaror och metallvaror transporteras dock i dag med fartyg från Norrbotten.

Enligt delegationen har man från sjöfartshåll påtalat att icke obetydliga kvantiteter skogsindustriprodukter och andra halvfabrikat från Norrland och Vänerområdet kommit att växla från sjötransport till landtransport. Sett ur transportköparens perspektiv betyder detta i så fall att landtransportstödet erbjudit vissa kostnadsbesparingar även för företag som i utgångsläget utnyttjade sjötransport.

En snedvriden konkurrenssituation kan enligt delegationen sannolikt ha uppstått och denna effekt förstärks successivt då landtransportstödet utgår i procent av erlagd frakt. En viss kompensation kommer således att erhållas för kostnadsökningarna på landtransportmedel medan kostnadsökningarna vad avser sjötransporterna fullt ut får bäras av sjöfarten. Denna effekt kommer självfallet att bli ännu mer påtaglig efterhand som fraktkostnaderna för landtransportmedlen ökar.

Med utgångspunkt från den aktuella godsstrukturen i Bottenvikshamnarna har delegationen ungefärligen avgränsat den sjöfartsutnyttjande delen av Bottenviksregionens näringsliv. Sjöfartens betydelse på Bottenviksregionen avser sammanfattningsvis främst

- 1) tillförsel av råvaror avsedda för regionens råvarubaserade industri (t. ex. kol, kalksten, malmer, metallskrot)
- 2) tillförsel av andra råvaror vars förbrukning inte är begränsad till regionens råvarubaserade industri (främst olja och cement)
- 3) utförsel av produkter från regionens råvarubaserade industri (järnmalm, metaller, skogsindustriprodukter).

För Bottenviksregionens del finner delegationen att den i dag sjöfartsutnyttjande delen av regionens näringsliv i stor utsträckning sammanfaller med regionens råvarubaserade industri och då i första hand de mycket stora företagen ASSI, Boliden, LKAB, SSAB och SCA. Enligt en genomförd studie¹ svarade 1971 de fyra förstnämnda företagen för ca 90 % av den totala lastade godsmängden över Bottenvikshamnarna (Haparanda-Skellefteå). Vad gäller lossat gods uppgick de fyra företagens andel till ca 37 %, av den totala lossade godsmängden. Den relativt låga andelen av lossat gods förklaras till stor del av mineraloljornas dominerande roll vad gäller den ingående Bottenvikssjöfarten, vilket framgår av att de fyra företagens andel av de sammanlagda lossade godsmängderna exklusive mineraloljor uppgick till ca 64 %.

Vad gäller utgående godsvolymer i utrikes fart dominerar järnmalmen stort. Återstoden av lastat gods i utrikes fart härrör till största delen från utvinning och förädling av regionens övriga råvarutillgångar (andra metaller och skogsindustriprodukter). Vad gäller lastat gods i inrikes fart, svarar järnmalm och mineraliska ämnen tillsammans för den största delen. De ingående godsflödena domineras av mineraloljor, följt av stenkol, koks, kalksten och andra obearbetade mineraliska ämnen samt vad gäller inrikes fart, cement.

Norrbottnedelegationen finner att det i detta sammanhang kan vara av intresse att göra jämförelser med förhållandena vad avser transportsubventioner till sjöfarten i Finland och Norge.

Det *finska* transportstödet infördes 1973. I likhet med de svenska och

¹ En höjd isbrytarberedskap i norrländska farvatten – Företagsekonomi och regionalpolitik, Ekonomiska Forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm. Inger Rydén. 1972.

norska stöden är det finska transportstödet inriktat på förädlade produkter, såsom trävaror och produkter därav, papper, metallindustriprodukter, verkstadsprodukter och textilvaror. Det avser enbart godstransporter från orter i utvecklingsområden. Transportstöd kan komma ifråga vid järnvägs-, lastbils-, flyg- och sjötransport. Vad gäller landtransport bygger stödet på fraktr restitution, dvs. en viss procent av frakten återbetalas till transportköparen. Vad gäller sjötransport har man i stället valt ett fast belopp per ton. Vad gäller järnvägs- och landsvägstransport vid anslutning till fartygstransport utgår också stöd om transportsträckan är minst 101 km.

Det finska sjötransportstödet avser både inhemsk kustfart och export-skeppningar och utgick med följande belopp den 1.1.1977 vid transporter från hamnar i utvecklingsområdena:

- a) Från hamnar vid Bottniska viken i och norr om Brahestad 5,80 mk/ton
- b) Från hamnar vid Bottniska viken i Merikarvia kommun eller mellan denna kommun och Brahestad 2,90 mk/ton
- c) Från hamnar inom Saimens vattendragsområde 9,25–11,60 mk/ton

Inga särskilda minimikrav avseende sändningskvantitet eller transportavstånd föreligger. Vidare påpekas att lagen om transportstöd ger regeringen rätt att höja stödbeloppens nivå i takt med den genomsnittliga ökningen av järnvägens fraktnivå.

Det *norska* transportstödet infördes 1971. Stödet avser vissa godstransporter av färdigvaror och halvfabrikat från norra och västra Norge. Stödet utgår liksom det svenska i form av restitution baserad på faktiskt erlagd frakt. Det norska transportstödet avser alla transportsätt, dvs. järnväg, båt, flyg, lastbil i yrkesmässig trafik samt vissa transporter i egen regi. I sin ursprungliga form omfattade det enbart godstransporter i inhemsk handel, men 1973 utvidgades det till att avse även exportsändningar vad gäller den transportsträcka som tillryggaläggs inom Norge. Stödbeloppet är differentierat med avseende på avsändar- och mottagarort. Procentsatserna är oberoende av transportavståndet förutsatt att detta uppgår till minst 300 km.

En jämförelse mellan sjötransportstödet i Finland och Norge uppvisar en rad olikheter. Enligt Norrbottendelegationen är det önskvärt att liknande stödssystem föreligger på båda sidor om Bottenviken.

Målsättningen att åstadkomma en symmetrisk konstruktion av sjötransportstödet på båda sidor om Bottenviken talar för en anpassning av ett svenskt sjötransportstöd till den finska modellen. Den finska modellen framstår också enklare att administrera med ett fast stödbelopp per ton oberoende av godsets destination. Vid en konstruktion av ett svenskt sjötransportstöd enligt den finska modellen borde det stödberättigade sjötransportområdet längs Bottenvikskusten kunna indelas i två zoner i likhet

med den finska modellen. En zonerings av det svenska kustområdet skulle förslagsvis kunna innebära att stödzon 1 omfattade sjöfarten på hamnarna från Haparanda till Skellefteå. Brahestad ligger i jämnhöjd med Skellefteå. Den sydligaste hamnen av någon betydelse på det finska kustavsnittet Merikarvia kommun och Brahestad är Kristinestad, som ligger i jämnhöjd med Sundsvall.

Delegationen anser sig inte i dagsläget kunna ha någon bestämd uppfattning om sjötransportstödet storlek per ton transporterat gods. Närmare överväganden måste göras för att finna en lämplig nivå som ger det norrländska näringslivet en rimlig kompensation för merkostnaderna även vid sjötransporter.

Beträffande stödberättigade varuslag finner delegationen att de varuslag som idag omfattas av landtransportstödet även bör bli stödberättigade vid införandet av ett sjötransportstöd. Delegationen vill dock understryka vikten av att även vissa pappersprodukter framledes blir stödberättigade både vid land- och sjötransporter. Fr. o. m. den 1 januari 1978 undantogs nämligen pappersprodukter från de stödberättigade varuslagen. I och med denna ordning anser delegationen att en av grundtankarna med transportstöden – att befrämja vidareförädling i Norrland – frångåtts. Delegationen finner det därför motiverat att transportstöd återinförs för vissa pappersprodukter.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare menar att transportstödet har haft till resultat att gods överförts från sjö- till landstransport. För att motverka en snedvridande effekt mellan olika transportsätt bör därför enligt handelskammaren någon form av stöd också utgå för sjötransporter. Handelskammaren menar också att energiaspekten bör komma med i bilden så att utnyttjandet av ett energisnålt transportmedel inte bör diskrimineras. För speciellt skogsindustrin och dess export- och konkurrensförmåga på världsmarknaden innebär också dagsläget, att det finska sjötransportstödet ger den finska skogsindustrin ett bättre konkurrensläge på världsmarknaden. Det måste därför enligt handelskammaren framstå som önskvärt, att de skandinaviska transportstöden harmoniseras, så att de blir i stort sett lika.

Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelserna i Gävleborgs och Karlstads län, samt Handelskammaren i Gävle*. *Västerbottens handelskammare* understryker att sjötransporter rimligen bör betraktas på samma sätt som landtransporter när det gäller fraktstödet. Norrlandshamnarna har idag i mycket liten utsträckning linjetrafik för styckegods och det kan enligt handelskammaren till viss del härledas till transportstödet. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner det angeläget från länets synpunkter att transportstöd utgår vid sjötransporter och att sjösträckan inräknas vid kombinerade transporter.

Handelskammaren i Karlstad menar att transportstödet konstruktion innebär en avsevärd nackdel för de inre vattenvägarna i förhållande till landtransporter. När det gäller Mälartrafiken har transportstödet bl. a. fått den effekten att gods som transporteras från Finland till Lesjöfors är

berättigat till transportstöd om Västerås anlöpes men inte om transporten sker över Köping, vilket ofta medfört att Västeråsalternativet väljes trots att transport via Köping, som medför en kortare landtransportsträcka, i många fall vore lämpligare.

Sådana på konstlad väg åstadkomna trafiköverföringar kan enligt handelskammaren rimligtvis inte vara rationella från samhällsekonomiska synpunkter. Ökad lands- och järnvägstrafik på insjövägarnas bekostnad medför bl. a.

- underutnyttjande av i insjöhamnar och Trollhätte kanal tillgängliga resurser
- väsentligt ökad energiåtgång
- ökade trafiksäkerhetsproblem
- försämrad trafikmiljö.

Även om volymen av transportöverföring från sjö- till landtransporter hittills har bedömts vara relativt måttlig är det enligt handelskammaren uppenbart att riskerna på sikt ökar för en ytterligare godsöverföring i samma riktning allteftersom transportstödet effekter på valet av transportuppläggning får fortsätta att snedvrída konkurrensförutsättningarna.

Av stor betydelse för företagens benägenhet att anlita sjötransportmedlet är också terminalkostnaderna och den totala transporttiden. Satsningar på exempelvis container/flak-trafik är därför angelägna. Det ekonomiska underlaget för sådana investeringar i insjöhamnarna skulle enligt handelskammaren förbättras om transportstöd även kunde utgå för insjöfarten efter samma grunder som för landtransporter.

Vänerns Segtationsstyrelse föreslår att sjösträckan Vänerhamn–Göteborg måtte inräknas i det transportstödsberättigande avståndet och att den frakt som erläggs för denna del av transporten måtte få ingå i den stödberättigade frakten på samma sätt som nu gäller för landtransportfrakter. Vid direkttransport från Vänerhamn till destinationer bortom Göteborg bör den del av frakten, som belöper sig på inrikessträckan till Göteborg, kunna beräknas schablonmässigt på samma sätt som nu sker i liknande fall exempelvis i Finland.

Flera remissinstanser har tagit upp frågan om transportstöd till s. k. firmabilstrafik. *Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens, Väster-norrlands och Jämtlands län* anser att de nuvarande transportstödsreglerna medför en diskriminering av företag med egna transportresurser. Enligt länsstyrelsernas uppfattning bör transporter med företagets egna bilar kunna erhålla stöd efter särskild prövning. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* bedömer att problemet med bristande kontrollmöjligheter bör vara möjligt att lösa med någon form av schablonberäkningar. *Västerbottens handelskammare* kan för sin del inte finna något rimligt skäl för att transportstöd inte utgår till transporter utförda med egna fordon. Handelskammaren menar också att kontrollen skulle kunna göras minst lika tillfredsställande som den övriga kontroll som fraktbidragsnämnden utför av ansökningarna. *Västernorrlands*

och Jämtlands läns handelskammare hänvisar till överläggningar handelskammaren haft i ärendet med transportörer och speditörsföretag. Härvid har framkommit, att det finns företag som har produkter, som kräver speciella transportanordningar. Utvecklingen under senare år har också gått mot allt strängare krav på säkerhetsanordningar vid transport. Fristående transportörer kan av naturliga skäl icke binda sig för kapital i transportfordon av specialkaraktär. I sådana situationer tvingas de tillverkande företagen lösa problemet själva med egna fordon. Handelskammaren anser att företag med egna bilar, mot dispens från t. ex. den regionala utvecklingsfonden i länet, bör få rätt till transportstöd. Kontrollen av fraktkostnaderna kan baseras på erfarenhetstal och eventuellt stickprovsmässigt kompletteras med granskningsintyg från företagets revisorer. Dessa bör dock vara auktoriserade eller godkända av kommerskollegium.

Fraktbidragsnämnden avstyrker däremot förslag om att låta transportstödet omfatta firmabilstrafiken. Nämnden menar att rimliga krav på kontroll inte kan tillgodoses eftersom transporter som utförs med firmabilar i regel inte kan dokumenteras med hjälp av fraktsedlar eller fakturor.

Enligt *länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län* innebär den lägsta bidragsgrundande sändningsvikten, som f. n. är 250 kg verklig vikt, att många mindre företag utestängs från transportstödet. För skrymmande sändningar som efter gällande regler taxeras för 250 kg eller däröver men vars verkliga vikt är lägre utgår inget stöd. Stöd utgår alltså till vissa sändningar men inte till andra, trots att de taxeras efter samma vikt. För att undanröja denna orättvisa och för att även företag med mindre sändningar skall kunna erhålla fraktstöd bör viktgränsen tas bort. I stället kan övervägas i vad mån kravet på en lägsta årlig transportkostnad kan höjas för att begränsa antalet ansökningar. Även *länsstyrelsen i Västernorrlands län* förordar ytterligare utredning om viktavgränsningen kan slopas.

Västerbottens handelskammare anser att det finns flera skäl att ompröva viktgränsen. För det första har det ursprungliga motivet, nämligen att uppmuntra företagen att leverera så stora partier som möjligt, inte någon relevans. Företagen är tillräckligt medvetna om kostnaderna att expediera och transportera sina varor för att förstå vikten av att man försöker leverera så stora partier som möjligt i taget. Transportstödet viktgräns har därför ingen betydelse härvidlag. Ett annat skäl till att viktgränsen bör avskaffas är att många företag upplever hur köparen/grossisten i allt större utsträckning försöker överflytta lagerfunktionen till tillverkaren. Detta innebär att tillverkaren många gånger tvingas leverera mycket små partier.

Mot bakgrund av ovanstående så finner handelskammaren att viktgränsen bör tas bort och att stöd ska kunna utgå oavsett vikten på försändelsen. För att inte alltför många små enstaka frakter ska behöva belasta fraktbidragsnämnden föreslår handelskammaren att lägsta bidragsgrundande sammanlagda fraktbelopp per år höjs från nuvarande 3 000 kr. till 6 000 kr. *Fraktbidragsnämnden* föreslår för sin del att beloppet höjs till 10 000

kr. per år. Enligt en undersökning som nämnden har gjort avseende år 1977 skulle 170 sökande med ett sammanlagt bidragsbelopp av 254 000 kr. ha fallit bort om gränsen 10 000 kr. tillämpats.

Handelskammaren påpekar också att många företag i stödområdet tillverkar volymiösa produkter där fraktföretagen debiterar det tillverkande företaget frakt efter beräknad vikt. En kubikmeter gods anses således alltid väga minst 250 kg. Det innebär att det tillverkande företaget får en fraktdebitering efter vikten 250 kg medan den verkliga vikten understiger detta. Frakttöd utgår således inte i enlighet med nuvarande bestämmelser. Detta är enligt handelskammaren en orättvis och onödig restriktion som omedelbart måste tas bort. De företag i stödområdet som har produkter med stor volym, arbetar redan nu under ogynnsamma betingelser från fraktsynpunkt och det är inte rimligt att de ska diskrimineras ytterligare. Liknande synpunkter framförs av *fraktbidragsnämnden, handelskammaren i Gävle och Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare*. Även *handelskammaren i Karlstad och länsstyrelserna i Gävleborgs och Älvsborgs län* anser att bestämmelserna om lägsta sändningsvikt och verklig vikt bör ses över.

Fr. o. m. den 1 januari 1978 slopades fraktbidrag för vissa pappersprodukter. *Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län* anser att en av grundtankarna med transportstödet – att stödja vidareförädling i Norrland – därmed har frångåtts. Länsstyrelserna anser att det faktum att flertalet av de berörda företagen under senare år har byggt upp rationella sjötransporter för uttransporterna inte minskar behovet av fraktbidrag för de kvantiteter som landtransporteras. Till en hårt uppbunden trafikapparat krävs ofta kompletterande leveranser. För att kunna tillgodose kundernas krav på leveranssätt utgör därför landtransporterna för skogsindustrin ett viktigt transportalternativ.

Den vidtagna förändringen i bidragsreglerna motverkar enligt länsstyrelserna även de regionalpolitiska strävandena som görs i länen. Det är angeläget att vidareförädling av produkter sker i Norrland och att den norrländska industrins konkurrenskraft bibehålles. Inte minst väsentligt är detta för pappersindustrin som tidvis har avsättningsproblem för sina produkter. Minskade transportkostnader skulle därmed bidra till att förbättra möjligheterna för företagen att återta marknadsandelar.

Ur sysselsättningssynpunkt har pappersindustrin mycket stor betydelse. Antalet sysselsatta direkt vid industrin och indirekt vid serviceföretag kring industrin är nämligen mycket stort.

Länsstyrelserna anser med hänsyn till pappersindustrins betydelse för Norrland, dess behov av kompletterande transportmöjligheter samt att papper är en vidareförädlad produkt att fraktbidrag skall återinföras för vissa pappersprodukter. Även *länsstyrelserna i Gävleborgs och Värmlands län samt Västerbottens handelskammare, Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare och handelskammaren i Gävle* anser att stödet till pappersprodukter bör återinföras.

Några remissinstanser har behandlat frågor som sammanhänger med intransportstödet. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *Västerbottens handelskammare* har behandlat kravet om att råvaror och halvfabrikat som transporteras till stödområdet hos mottagaren måste undergå en icke ringa bearbetning för att transportstöd skall kunna utgå. Handelskammaren menar att frågan om "icke ringa bearbetning" många gånger orsakar besvärliga avgränsningsproblem. Det kan också ifrågasättas om ej transportstödet borde kunna utgå för t. ex. maskiner och nödvändiga verktyg som företagen anskaffar för produktionen. Vidare utgår inte heller transportstöd på sådana förbrukningsvaror som exempelvis svetseläktroder. Det uppstår också från tid till annan besvärliga och tidskrävande problem med uppdelning mellan bidragsberättigade och icke bidragsberättigade poster i en frakt. Det är många gånger svårt och tidsödande att fastställa om den inköpta varan är berättigad till fraktbidrag eller inte. I en färdig skogsmaskin är exempelvis inte den inköpta hydraulcylindern, men väl bultarna som håller fast den, stödberättigade. Det vore enligt handelskammaren en mycket enkel åtgärd att utvidga transportstödet till att omfatta samtliga infrakter av produkter som användes för produktionen. Härigenom slipper man också den tidsödande avgränsningen och uppdelningen av frakter som är nödvändig vid nuvarande system. *Fraktbidragsnämnden* menar å andra sidan att stödet skulle förfelas om kravet om bearbetning slopas. Avsikten med det stipulerade kravet om förädling är att stimulera produktionen och en vidgad marknadsföring av inom stödområdet fabricerade produkter. Däremot anser nämnden att en bredare varuavgränsning bör övervägas.

Västerbottens handelskammare föreslår att kommunikationsdepartementet närmare undersöker möjligheten att införa ett särskilt exportfraktsstöd där bidraget kan räknas på den sammanlagda fraktkostnaden fram till mottagaren. Alternativt föreslås att det nuvarande fraktsstödet höjs till exempelvis 50 % av kostnaderna för inhemska fraktkostnader för varor som skall exporteras. Även *handelskammarens näringskommitté i Älvsborgs län* menar att stödet bör utökas till att generellt omfatta transporter till utlandet. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* framhåller det önskvärda i att transportstöden i Finland, Norge och Sverige harmoniseras och att de delar av transportsträckan, som är hänförlig till ett angränsande land, medräknas i stödunderlaget.

Jämtlands läns utvecklingsfond anser att den sneda fördelning av stödet med en betydande del av totala bidragen till ett litet antal storföretag påvisar möjligheter till en kraftig förstärkning av stödet även inom nuvarande ramar om man gör en ökad selektering av stödet med hänsyn till företagens storlek. En sådan ändring torde kunna motiveras med de mindre och medelstora företagens generellt sämre möjligheter att eråhålla rationella transporter. Härigenom torde mindre och medelstora företag också drabbas av relativt högre fraktkostnader jämfört med storföretagen. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* har en motsatt uppfattning och

anser att det förhållandet att ett litet antal företag erhåller hälften av bidragen inte utgör något motiv för att selektera stödet efter företagens storlek. Alla företag – stora som små – bör ges samma rätt till transportstöd. En diskriminering på grund av storlek avvisas av handelskammaren. Slopande av viktgränsen och nedjusteringen av avståndsgränsen är betydligt effektivare sätt att ge de mindre och medelstora företagen lägre fraktkostnader.

Införande av transportstöd för rundvirke/gallringsvirke och flis föreslås av *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare*. Handelskammaren hänvisar till att konkurrensen från bl. a. USA och Canada har tvingat fram en avsevärd krympning av marginalerna på skogsindustrins produkter. I den situationen är det angeläget att insatser görs för att nedbringa priset på skogsråvaran. Betydande skogsarealer i de inre delarna av Norrland kan återigen – liksom på 1960-talet – bli ointressanta för avverkning då kostnaden för transporten till industrin blir för hög. Enligt handelskammaren torde det i samband med omprövningen av transportstödet finnas anledning att överväga ett speciellt transportstöd för rundvirke. Denna fråga har under senare tid diskuterats som ett sätt att förbilliga skogsråvaran.

Ett transportstöd för rundvirke som begränsas till i första hand det s. k. inre stödområdet bör enligt handelskammarens mening få en positiv effekt både på sysselsättningen och när det gäller utnyttjandet av avsides belägna råvarutillgångar. Kostnaderna för gallringsavverkning är särskilt betungande och ett stöd skulle göra det ekonomiskt fördelaktigare att vidtaga nödvändiga gallringar i skogen.

Transportstödet skulle utgå för transporter från och inom det inre stödområdet. Kontrollmyndighet för stödet bör vara skogsvårdsstyrelsen. Handelskammaren kan tänka sig att stödet utgår för transporter över 100 km.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att genom att låta fraktbidraget utgå med en högre procentsats i det inre stödområdet skulle en avsevärd utjämning i transportkostnadshänseende kunna ske mellan länets norra och södra delar. Härigenom skulle stödet även samverka med övriga regionalpolitiska insatser, exempelvis lokaliseringstödet, på ett bättre sätt än för närvarande.

Länsstyrelsen föreslår mot denna bakgrund att det nuvarande transportstödet ändras och ges följande utformning:

Avstånd	Fraktbidragets storlek			
	Norrbottnens Västerbottens län %	Jämtlands Västernorr- lands län %	Övriga inre stödområdet %	Övriga all- männa stöd- området %
251–300	15	15	15	15
301–400	20	20	20	15
401–500	25	25	20	15
501–	35	25	20	15

Orsaken till att den nya avståndsklassen 301–400 km föreslås införas är att transportsträckan mellan Stockholm och samtliga kommuncentra i det inre stödområdet i länet uppgår till mellan 31 och 37 mil.

Genom denna förändring av transportstödet skulle företag i Malungs, Mora, Orsa, Vansbro och Älvdalens kommuner i Kopparbergs län förbättra sitt transportkostnadsläge. Förslaget innebär även förbättringar för Torsby kommun i Värmlands län samt för företag i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län på transportsträckor mellan 30 och 40 mil. Förslaget kan beräknas medföra ökade fraktbidrag totalt för landet i storleksordningen ett par, tre procent i förhållande till nuvarande stöd.

Västerbottens handelskammare uppfattar däremot nuvarande procentsatser som väl avpassade.

Några remissinstanser föreslår en geografisk utvidgning av transportstödet. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* föreslår att transportstödet utvidgas till att gälla företag också i Ludvika och Smedjebackens kommuner. Bakgrunden till länsstyrelsens förslag är att arbetsmarknadsläget i Ludvika och Smedjebackens kommuner har under senare år försämrats. Följderna av den pågående strukturomvandlingen inom gruv- och stålindustrin är ännu svåra att överblicka men de kommer enligt nuvarande planer att innebära mycket stora problem för näringslivet i de båda kommunerna. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att även företag inom grå zonen bör få del av transportstödet. *Länsstyrelsen i Värmlands län* menar att den grova regionindelningen gör att man uppnår vissa administrativa fördelar. I gengäld innebär detta små möjligheter att styra stödet till särskilt utsatta områden där företagen har stort behov av stöd. Enligt länsstyrelsens mening bör man därför i översynen undersöka möjligheterna att göra den nuvarande regionindelningen mer flexibel. Man kan här tänka sig en mer problemanpassad indelning som inte är enbart avståndsberoende och som ansluter till de tankegångar beträffande ny stödområdesindelning som antytts av sysselsättningsutredningen. Härigenom skulle man på ett relativt enkelt sätt effektivisera stödet och få en bättre behovsanpassad regional fördelning av resurserna.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser att det kan finnas anledning undersöka om transportstödet påverkar taxeutvecklingen. Åkerinäringens prisbildning karakteriseras i hög grad av ett omfattande och ofta komplicerat rabattsystem. Det kan härvidlag inte utan ingående utredningar uteslutas att transportföretagen varit obenägna att bevilja normala rabatter då de producerande företagen ändå inte behövt stå för hela transportkostnaden. *Västerbottens handelskammare* konstaterar dock utifrån sin erfarenhet att inget företag i Västerbottens län tycker sig förmärka att fraktstödet har haft en prishöjande effekt för frakterna i stödområdet. Ett företag hänvisade exempelvis till att SJ fortfarande ger lika stora rabatter som vid tiden före transportstödet införande. SPK:s övervakning av transportföretagens taxeutveckling har också bidragit till att hålla tillbaka taxeutveck-

lingen på en nivå som för transportföretagen upplevs som besvärande låg. Frågan om transportstödet prispådrivande effekter torde därför enligt handelskammaren kunna avföras utan djupare undersökning.

När det gäller transportstödet administration framför flera remissinstanser att vissa rutiner i samband med stödet är krångliga och administrativt betungande för företagen.

Länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län finner att nuvarande selektiva stödformer kan ges förenklade administrativa processer, bl. a. på de sätt som riksrevisionsverket i sin rapport förordar. Länsstyrelserna vill särskilt, med hänsyn till det omfattande arbete och kostnader som företagen själva lägger ned, starkt understryka betydelsen av att förenkla ansökningsförfarandet. Ett sätt kan vara att fraktföretagen ges ansvar för ansökningsförfarandet. Genom att kontrollen kunde utföras som stickprov och endast avse uppgifter som fraktbidragsnämnden har omedelbar tillgång till skulle administrationen bli billigare och dessutom kontrollen samtidigt effektivare.

Även *länsstyrelsen i Västernorrlands län* har funnit att de tillfrågade företagen i länet upplever ansökningsförfarandet tidsödande och administrativt krävande. Olägenheten att avhända sig originalhandlingar upplevs ur revisionssynpunkt som besvärande. I vissa fall har man tvingats införa extra kostnadskrävande rutiner i sitt bokföringssystem. Stödets kostnadsbesparande effekt minskar härmed i motsvarande grad. Riksrevisionsverkets granskning utgör enligt länsstyrelsens mening en tillräcklig grund för en framtida bedömning av nödvändiga administrativa förändringar. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har samma uppfattning.

Många av de företag som *Västerbottens handelskammare* har haft kontakt med för att diskutera transportstödet, har sagt att de upplever det administrativa förfarandet vid ansökan om transportstöd som krångligt och tidskrävande. Det är framför allt de företag som har många frakter till många olika kunder och där varje enskild försändelse inte är så stor. Utan att gå närmare in på detaljer i det administrativa förfarandet så synes enligt handelskammaren detta krångel innebära att en hel del av fraktbidraget "ätes upp" av höga administrativa kostnader hos sökande företag. Företag som får 300 000–400 000 kr. i transportstöd kan få lägga ner 3–4 effektiva arbetsveckor för att göra en riktig ansökan. Handelskammaren anser att det måste gå att finna enklare former för ansökan och handelskammaren anser att delegationen för företagens uppgiftslämnande bör gripa sig an denna fråga och tillsammans med fraktbidragsnämnden utarbeta ett enkelt system för ansökan.

Några remissinstanser har tagit upp frågan om utbetalning av stödet. *Västerbottens handelskammare* och *handelskammaren i Gävle* finner det oriktigt att företagen i genomsnitt skall få vänta 3/4 år för att få tillbaka de pengar man förskotterat för fraktbidragsnämnden. Transportstödet betalas ut först i mitten av efterföljande år och det är då mellan 1/2 och 1 1/2 år sedan

räkningarna betalades innan återbetalningen kommer från fraktbidragsnämnden. Detta skulle enkelt kunna lösas genom att fraktbidragsnämnden gjorde à-conto-inbetalningar i proportion till tidigare års transportstöd. Dessa inbetalningar kunde göras månadsvis eller eventuellt kvartalsvis. Slutavräkningen görs då i samband med att ansökan behandlas följande år. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare*, som anser att fraktbidragsnämnden kräver en alltför detaljerad och dokumenterad redovisning av fraktutlägg, föreslår följande: Efter en inledande period om 2 à 3 år kunde bidragen betalas ut på erfarenhetsmässiga grunder efter lämplig schablon, årligen justerad med hänsyn till exempelvis omsättningssiffror eller utleveransförändringar samt kostnadslägesförändringar. Några andra instanser, bl. a. fraktbidragsnämnden, föreslår att bidrag utbetalas efter varje ansökningsperiod, dvs. två gånger per år.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att möjligheterna till viss decentralisering av stödet till regional nivå bör undersökas och att informationen till företagen om transportstödet förbättras. Många företag är idag dåligt informerade om möjligheterna att erhålla transportstöd.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare menar att fraktbidragsnämndens kontrollarbete och företagens deklarationsarbete bör koordineras, varvid möjligheten att använda datorer bör beaktas. Datalistor istället för fraktsedlar skulle kunna vara tillräckliga som underlag för uträkning av transportstödet. Handelskammaren återger också synpunkter som framförts av företagen nämligen att deklarationsarbetet borde kunna förenklas genom att stödberättigade varuslag förses med speciell kodsiffra som öppnar vägen för databehandling/sortering, att den totala transportkostnaden skall vara stödberättigad och att speditörernas fakturor kunde utgöra underlag för ansökan om transportstöd.

Sammanfattning av statens pris- och kartellnämnds utvärdering av transportstödet till Gotlandstrafiken budgetåret 1977/78

Statsmedel har sedan 1972-02-01 utgått som stöd för linjesjöfarten på Gotland. Till en början avsåg stödet endast trafiken från Gotland och utgick som en 50-procentig reduktion av godstaxan i Gotlandsbolagets tariffer. Från 1973-07-01 utgår stödet med 75 procent av godstaxan och från 1975-02-01 har stödet utvidgats till att omfatta även trafiken till Gotland.

Godsmängden i trafiken från Gotland ökade omedelbart efter införande av transportstödet från 57 000 ton 1971 till 73 000 ton 1974. Därefter stagnerade godsmängden under några år och uppgick under budgetåret 1976/77 till 71 000 ton. Under det sistförflutna budgetåret 1977/78 har dock godsmängden ånyo ökat till 88 000 ton.

Godsmängden i trafiken till Gotland har ökat successivt från 73 000 ton 1971 till 139 000 ton budgetåret 1976/77 och till 160 000 ton budgetåret 1977/78. Därmed har den sammanlagda godsmängden i trafiken till och från Gotland ökat från 130 000 ton 1971 till 210 000 ton budgetåret 1976/77 och till 248 000 ton budgetåret 1977/78.

Bilspedition har under den aktuella perioden svarat för drygt 50 procent av den överförda godsmängden medan ASG:s andel legat kring 30 procent. Svelasts andel har minskat kraftigt, från 18 procent 1972 till 4 procent budgetåret 1977/78.

I syfte att trygga att transportstödet skall komma det gotländska näringslivet till godo uppdrog regeringen 1972-01-21 åt statens pris- och kartellnämnd (SPK) att följa transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken till och från Gotland.

Även med det utökade transportstödet till Gotlandstrafiken visade det sig omöjligt att uppnå en fullständig utjämning av kostnaderna mellan lastbilstrafiken på fastlandet och motsvarande trafik till och från Gotland. En sådan utjämning beräknades emellertid bli möjlig att uppnå, om de i trafiken till och från Gotland engagerade företagen slopade sina s. k. sjö tillägg. Frågan blev föremål för en proposition till 1975/76 års riksdag. Sedan det visat sig omöjligt att uppnå en frivillig överenskommelse med de ledande transportförmedlingsföretagen beslöt riksdagen att regeringen – eller den myndighet som regeringen bestämde – skulle kunna meddela föreskrift om högsta pris för lastbilstransporter till och från Gotland. Detta pris skulle inte få överskrida priset för motsvarande transportsträcka på fastlandet, dvs. det s. k. sjö tillägget skulle slopas.

Med stöd av bemyndigande från regeringen utfärdade SPK föreskrift om högsta pris att gälla i fjärtrafik med lastbil till och från Gotland fr. o. m. 1976-07-01. Efter överläggningar med berörda transportförmedlingsföretag, ASG och Bilspedition, beslöt nämnden att dessa båda företag – och med dem

samverkande transportföretag – skulle under då rådande prisstopp på lastbilstransporter få kompensera sig för det intäktsbortfall som skulle bli en följd av de slopade sjötilläggen genom att i all inrikes fjärtrafik från samma tidpunkt ta ut ett pristillägg av högst 0,9 procent på nettofraktsumman.

Av uppgifter som SPK inhämtat från ASG och Bilspedition avseende budgetåret 1976/77 framgår att det av SPK medgivna pristillägget med 0,9 procent medfört viss överkompensation för de båda transportörkollektiven, särskilt för ASG. Nämnden tog därför kring årsskiftet 1977/78 upp överläggningar med företagen i syfte att utröna möjligheterna att dels sänka procentpåslaget, dels minska föreliggande obalans företagen emellan.

Bilspedition anförde därvid dels att överkompensationen för företagets del varit förhållandevis måttlig, dels att företaget räknade med sämre utfall av sin trafik på Gotland från årsskiftet 1977/78. Även ASG räknade med mindre gynnsam utveckling på längre sikt.

Vid överläggningarna mellan SPK och transportförmedlingsföretagen framkom att företagen ej var beredda att frivilligt sins emellan utjämna föreliggande obalans. Enligt företagen borde statsmakernas utvärdering av nuvarande stödsystem avvaktas innan några ändringar i nuvarande utjämningsystem för Gotlandstrafiken företas.

Enligt SPK:s uppfattning borde, om regeringens utvärdering av transportstödet skulle resultera i förslag om permanentning av rådande system för transportkostnadsutjämning i Gotlandstrafiken, ett sådant clearingförfarande komma till stånd, som innebär att transportförmedlingsföretagen inte erhåller större kompensation än som svarar mot deras faktiska merkostnader för Gotlandstrafiken.

Härom underrättade SPK regeringen i en skrivelse 1978-04-28 med utvärdering av transportstödet i Gotlandstrafiken budgetåret 1976/77.

De erfarenheter som vunnits under ytterligare ett budgetår – budgetåret 1977/78 – och andra halvåret 1978 då nuvarande system för kompensation för de slopade sjötilläggen i Gotlandstrafiken tillämpats, ger inte SPK anledning till ett ändrat ståndpunktstagande. Den överkompensation som genom nuvarande system tillförs vissa transportförmedlingsföretag, nämligen ASG och Fraktarna, uppgick under senaste budgetår till 2 milj. kr. En minskning av pristillägget från 0,9 till 0,8 procent på nettofraktsumman i inrikes fjärtrafik skulle för detta budgetår ha medfört en intäktsminskning för de berörda företagen med ca 1,6 milj. kr. Därmed skulle en avsevärt bättre balans mellan merintäkter och merkostnader ha uppnåtts. Då emellertid med nuvarande trafikstruktur en sådan ersättning skulle vara klart otillräcklig för Bilspedition och samtidigt alltför överkompensera ASG och Fraktarna, förefaller det nämnden oundvikligt – om inte förmedlingsföretagens merkostnader täcks genom ersättning från det allmänna fraktstödet – att ett clearingförfarande införs varigenom dylika skillnader utjämnas.