

Transportstöd

SOU
1990:73

Betänkande av transportstöds utredningen



Statens offentliga utredningar
1990:73
Kommunikationsdepartementet

Transportstöd

Betänkande av transportstöds utredningen
Stockholm 1990

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malmtorgsgatan 5, Stockholm.

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1990

ISBN 91-38-10636-1
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet

Regeringen beslöt den 30 november 1989 att vissa frågor om det framtida transportstödet skulle utredas inom kommunikationsdepartementet.

Med stöd av detta beslut förordnades av chefen för kommunikationsdepartementet samma dag som utredare generalsekreteraren Sören Ekström. Vidare förordnades till expert departementssekreterare Myrna Smitt och som sekreterare departementssekreterare Stefan Back. Den 15 mars 1990 förordnades vidare kanslidirektören Göran Appelgren som expert.

Vi får härmed överlämna vårt betänkande (SOU 1990:73) TRANSPORTSTÖD. Arbetet är därmed avslutat.

Stockholm i september 1990

Sören Ekström

/ Stefan Back

INNEHÅLL

SKRIVELSE TILL STATSRADET	3
SAMMANFATTNING	9
1 INLEDNING	19
1.1 Uppdraget	19
Gods- och persontransportstöden för Norr- land och stöd till viss datakommunikation med malmfälten	19
Övriga driftstöd inom transportområdet	21
1.2 Utredningsarbetet	22
2 REGIONALPOLITISKA STÖD FÖR NORRLAND OCH GOTLAND	25
2.1 Transportstöd för Norrland	25
2.1.1 Godstransportstöd	25
2.1.2 Persontransportstöd	36
2.1.3 Stöd till viss datakommunikation	41
2.2 Transportstöd för Gotland	44
2.2.1 Stöd för sjötransporter	44
2.2.2 Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland	48
3 ÖVRIGA REGIONALPOLITISKA STÖD INOM KOMMU- NIKATIONSSEKTORN	51
3.1 Stöd till Vänersjöfarten	51
3.2 Bidrag till kommunala flygplatser i skogslänen m.m.	54
3.3 Glesbygdsstöd - stöd till transporter i glesbygd	56

4	SYNPUNKTER PÅ NUVARANDE STÖDSYSTEM	57
4.1	Riksdagens behandling	57
4.1.1	Motioner om transportstöden till Norrländ	57
	Motioner om godstransportstödet	57
	Motioner om persontransportstödet ...	61
4.1.2	Motioner om transportstöden till Gotland	65
4.1.3	Motioner om stödet till Vänersjö- farten	68
4.1.4	Motioner om bidragen till kommu- nala flygplatser	68
4.2	1982 års regionalpolitiska kommitté	70
4.3	1987 års regionalpolitiska kommitté	72
4.3.1	Kommitténs ställningstaganden	72
4.3.2	Remissinstansernas synpunkter	76
4.4	Tidigare gjorda utvärderingar	80
4.5	Transportrådets bedömning	83
4.6	Statens industriverks bedömning	87
4.7	Internationella erfarenheter	89
4.7.1	Norden	89
4.7.2	Den europeiska gemenskapen	92
5	ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	95
5.1	Allmänna utgångspunkter	95
5.1.1	Trafikpolitiken	95
5.1.2	Regionalpolitiken	96
5.1.3	Den regionala statliga förvalt- ningen	99
5.2	Varför behövs ett regionaliserat gods- transportstöd?	100
5.3	Alternativ I - Regionala transportutveck- lingsbidrag	108
5.3.1	Godstransportstödet omformas	108

5.3.2	Andra stödformer integreras	114
	Persontransportstödet	114
	Bidrag till kommunala flygplatser m.m.	115
	Stöd till viss datakommunikation med malmfälten	117
5.3.3	En samlad central administration	118
5.3.4	Vårt sammanvägda förslag	120
5.4	Alternativ II - En partiell reform	122
5.4.1	Godstransportstödet koncentreras	122
5.4.2	Ett begränsat utvecklingsbidrag	130
5.4.3	En delad central administration	131
5.4.4	Vårt sammanvägda förslag	132
5.5	Transportstöden förs närmare Gotland	136
5.6	En samlad administration av stöd till Vänersjöfarten	143
6	KONSEKVENSER OCH GENOMFÖRANDE	151
6.1	Förändringar av personalbehov etc.	151
6.1.1	De centrala myndigheterna	151
6.1.2	Länsstyrelserna	152
6.2	Tidsplan och anslagsmässiga konsekvenser ...	156
6.3	Avslutande kommentarer	161
Bilagor		
1.	Direktiven	165
2.	Kommuner ingående i godstransportstöd- området	173

SAMMANFATTNING

På förslag från den regionalpolitiska kommittén (REK 87) tillsatte regeringen i november 1989 en särskild utredare med uppgiften att studera hur godstransportstödet och andra driftsinriktade stödformer under kommunikationsdepartementet kunde överföras till den regionala nivån. Bakgrunden till vår utredning är de fortgående strävandena inom såväl trafik- som regionalpolitiken att genom decentraliseringsåtgärder öka effektiviteten i de statliga åtgärderna. Regionerna ges därvid ett större ansvar för att själva utforma insatserna efter sina förutsättningar. En utgångspunkt för vårt arbete är således att transportstöden i högre grad än nu skall administreras av länsstyrelserna och ges en mer utvecklingsinriktad profil.

De nuvarande stödformer som vår utredning behandlar är

1. Gods- och persontransportstödet till Norrland samt stödet till viss datakommunikation med malmfälten via anslaget Transportstöd för Norrland, administrerat av transportrådet.
2. Driftsdelen av anslaget Bidrag till kommunala flygplatser m.m., administrerat av luftfartsverket.
3. Transportstöden till Gotland, dels via anslaget Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland, administrerat av luftfartsverket, dels till linjesjöfarten via anslaget Transportstöd för Gotland.

4. Stödet till Vänersjöfarten via anslaget Ersättning till viss kanaltrafik, administrerat av statens vattenfallsverk.
5. Stödet till transporter i glesbygd inom nuvarande glesbygdsstöd.

De stödmedel som omfattas och fördelningen på län framgår av tabell A.

Våra förslag angående transportstöd till Norrland

Vi konstaterar i betänkandet att det finns en rad skäl för en översyn av transportstödet för Norrland i dess nuvarande form. Driftsstöd kritiseras ofta för att konservera en förlegad näringslivsstruktur. Det är svårt att mäta de regionalpolitiska effekterna av stödet, vars betydelse också varierar kraftigt mellan olika regioner, branscher och företag. Transportstödet konstruktion innebär också en automatik i de årliga kostnadsökningarna på statsbudgeten. Denna automatik är inte möjlig att angripa utan kraftiga ingrepp i stödreglerna. Tveksamhet råder dessutom om transportstödet kan accepteras vid ett svenskt närmande till den europeiska gemensamma marknaden. Persontransportstödet har varit mindre utnyttjat än beräknat och kritik finns mot det centrala regelsystemet.

Samtidigt har vi funnit att godstransportstödet i dess nuvarande form för företag speciellt i Norrlands inland fyller en viktig funktion, och att den centrala administrationen av detta stöd fungerar effektivt.

Vi har valt att i betänkandet skissera två varianter på ett reformerat transportstöd för Norrland. I det ena fallet gäller det ett helt igenom regionaliserat stöd, i andra fallet ett system där nuvarande centralt administrerade transportstöd finns kvar i bantad form parallellt med regionala insatser.

Alternativ I - Regionala transportutvecklingsbidrag

Nuvarande anslag under kommunikationsdepartementet till godstransportstöd, persontransportstöd, datakommunikation med malmfälten samt driftsdelen av nuvarande anslag till bidrag till kommunala flygplatser föreslås upphöra. De totala resurserna budgetåret 1990/91 för dessa anslag uppgår till 330,3 milj.kr.

Medlen från dessa anslag föreslås överförda till en ny delpost kallat regionalt transportutvecklingsbidrag inom ramen för anslaget Regionala utvecklingsinsatser under industridepartementets huvudtitel.

Medlen fördelas mellan länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens resp. Norrbottens län av regeringen med hänsyn till hittillsvarande fördelning och regeringens allmänna regionalpolitiska prioriteringar.

Länsstyrelserna får inom ramen för sina respektive anslag frihet att utforma stödet till näringslivets transporter av gods och personer på ett för regionen mest lämpligt sätt. Som grundregel för insatserna skulle dock gälla att dessa bör avse drifts- eller utvecklingskostnader och att infrastrukturinsatser som omfattas av andra anslagssystem skulle vara exklude-

rade. Som exempel på alternativa insatser har vi nämnt bl.a. logistikutbildning, regionala planerings- och konsultföretag för transportörer, upphandling av regional godstrafik, regionala bidrag till tjänsteresor, stöd till utveckling av flygfrakt, stöd till flygplatsdrift, lokala insatser för telekommunikationer m.m.

Vid val av direkt stöd till företag för fraktmerkostnader bör ett för såväl företagen som länsstyrelsen administrativt enkelt system eftersträvas. Vi har därför förordat upp till treåriga överenskommelser om stöd efter behovsprövning med hänsyn till olika faktorer som totala transportkostnader i förhållande till omsättning och till andra jämförbara företag etc.

För uppföljning och utveckling av stödsystemet skulle i likhet med för övriga regionalpolitiska företagsstöd statens industriverk svara. Industriverket skulle vid behov också biträda länsstyrelserna vid förhandlingar med företag eller transportörer.

Alternativ II - En partiell reform

Nuvarande godstransportstöd bibehålls med central administration av transportrådet, men koncentreras mot de inre delarna av stödområdet. Frigjorda resurser används till regionala utvecklingsbidrag administrerade av länsstyrelserna.

Våra förordade regelförändringar innebär:

att godstransportstödet för transporter under 401 km slopas i hela stödområdet.

- att godstransportstödet i Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län slopas utom för Torsby, Malung, Mora, Orsa, Älvdalen och Ljusdals kommuner, där stödet i stället höjs från 10 % till 30 % på transporter över 401 km.
- att godstransportstödet i Västernorrlands län slopas i Sundsvalls, Timrå och Härnösands kommuner, men höjs i Ånge kommun från 20 % till 30 % för transporter över 401 km.
- att godstransportstödet i Västerbottens och Norrbottens kustland (hittillsvarande zon 4) sänks från 35 % till 20 % på transporter över 401 km.
- att lägsta bidragsgrundande fraktkostnad per år och företag höjs från 6 000 kr. till 20 000 kr.

Genom regeländringarna frigörs ca 78,7 milj. kr. från dagens godstransportstödanslag. Anslagen till persontransportstöd, stöd till viss datakommunikation med malmfälten och driftsdelen av anslaget till kommunala flygplatser föreslås i likhet med i alternativ I upphöra.

De frigjorda resurserna på sammanlagt 100,7 milj. kr. föreslås överförda till en ny delpost kallat regionalt transportutvecklingsbidrag inom ramen för anslaget Regionala utvecklingsinsatser under industri-departementets huvudtitel.

Medlen fördelas mellan länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens resp. Norrbottens län av regeringen med hänsyn till regeringens allmänna regionalpolitiska prioriteringar.

Länsstyrelserna får inom ramen för sina respektive anslag frihet att utforma stödet till näringslivets transporter av gods och personer på ett för regionen mest lämpligt sätt och med de grundläggande regler som redogjorts för ovan. Särskild omsorg bör dock - i vart fall inledningsvis - i denna modell ägnas vissa företag som drabbats av beskrivna överföringar från nuvarande godstransportstöd.

I Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län får transportutvecklingsinsatser ske inom ramen för de hittillsvarande anslagen för regionala utvecklingsinsatser.

Statens industriverk föreslås även i detta alternativ ansvarigt för uppföljning och utveckling av det regionala transportutvecklingsanslaget, medan transportrådet fortsatt ansvarar för det kvarstående godstransportstödet för Norrland.

I valet mellan de två beskrivna alternativen konstaterar vi att alternativ I ligger närmast våra direktiv, är att föredra från budgetsynpunkt (slopad automatik) och är mindre problematisk ur EG-synpunkt, men att samtidigt detta alternativ bedöms leda till större övergångskostnader administrativt sett.

Vårt alternativ II är utvecklat utifrån våra överläggningar med företrädare för berörda regioner. Det ger möjlighet till vissa regionala utvecklingsinsatser samtidigt som det möjliggör ett bibehållande av godstransportstödet för de regioner och transporter där det spelar störst roll. De administrativa kostnaderna bedöms också bli mindre i alternativ II, bl.a. genom möjligheterna till successiv kompetensuppbbyggnad hos

länsstyrelserna. Effekten beträffande stödets kostnadsautomatik är dock mindre än i alternativ I.

Våra förslag angående transportstöd till Gotland

Vi konstaterar i betänkandet att problem finns i anslutning till olika delar av det nuvarande Gotlandsstödet, speciellt vad gäller omfattningen av stödet till koncessionstrafiken. Dessa frågor bör lösas i annat sammanhang. Våra förslag gäller möjligheterna att regionalisera stödadministrationen, som endast i begränsad omfattning påverkas av de gällande avtal som finns för Gotlandstrafiken.

Anslaget Transportstöd för Gotland föreslås t.v. bibehållas under kommunikationsdepartementet. Den löpande administrationen av anslaget bör dock enligt vårt förslag flyttas från transportrådet till länsstyrelsen i Gotlands län. Transportrådet får rollen som central myndighet för uppföljning etc. samt behåller ansvaret för förhandlingar om förnyelse av avtal rörande koncessionstrafiken m.m.

Hittillsvarande anslagspost för kompensation till transportföretag för vissa merkostnader i Gotlandstrafiken (6 milj. kr. 1990/91) överförs till länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser under industridepartementet. Det s.k. gotlandstilläggets framtid kommer att bli föremål för närmare utredning.

Nuvarande anslag Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland (14,5 milj. kr. 1990/91) upphör och medlen överförs till länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser under industridepartementets huvud-

titel. Gotlands län får rätt att ur den allmänna ramen för detta anslag utnyttja medel för transportändamål.

Sammanlagt tillförs länsstyrelsen på Gotland drygt 60 milj. kr. (1990/91), varav 20,5 milj. kr. integreras i länsanslaget för regionalpolitiska utvecklingsinsatser, och återstoden 40 milj. kr. avser stödet till koncessionstrafiken via det särskilda anslaget över kommunikationsdepartementets huvudtitel.

Våra förslag beträffande stödet till Vänersjöfarten

Stödet till Vänersjöfarten skiljer sig från övriga behandlade stöd. Dels är anslaget till skillnad från t.ex. godstransportstödet inriktat mot infrastrukturhållarna, dels är ett stort antal län i olika grad intressenter i Vänersjöfarten. Denna interregionala profil talar enligt vår mening mot en regional hantering på en eller fördelat på flera länsstyrelser. Det organ som enligt vår mening är bäst lämpat att avväga stödet till Vänersjöfarten i förhållande till andra satsningar inom transportsektorns infrastruktur är transportrådet.

Vi föreslår således att anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m. bibehålls under kommunikationsdepartementet. Ansvar för anslaget föreslås dock överfört från statens vattenfallsverk till transportrådet.

Transportrådet föreslås få i uppdrag att gemensamt med berörda parter utreda nuvarande anslags- och avgiftssystem för Vänersjöfarten och till regeringen lämna förslag på eventuella förändringar.

Konsekvenserna av våra förslag

Beträffande personalbehov, genomförandeåtgärder m.m. till följd av våra förslag konstaterar vi att dessa blir beroende av valet av alternativ reform. Viktigast i sammanhanget är länsstyrelsernas resursbehov. Vi bedömer med anledning av arbetsbördan den första tiden efter en reform av transportstödet till Norrland att alternativ I kräver ett ytterligare tillskott på högst 10 tjänster och alternativ II på högst 5 tjänster totalt, fördelade på de sju länen. I alternativ I kan dock den centrala administrationen nedbringas med några tjänster. Vi föreslår en möjlighet att utnyttja regionala stödmedel för utbildningsinsatser och projektanställningar under den första tiden efter reformen. Vår bedömning är därför att det bestående behovet av personalresurser bör vara väsentligt lägre än ovan redovisade siffror anger.

Beträffande tidplan för införandet bedömer vi att en omläggning av stöden till Gotland och Vänersjöfarten enligt vårt förslag kan ske fr.o.m. budgetåret 1991/92. En reform av transportstödet till Norrland kräver dock med hänsyn till informationsbehov m.m. något längre förberedelser, varför vi förordar att reformen tidigast sker fr.o.m. 1 januari 1992.

Våra förslag innebär i princip endast en omfördelning av nuvarande medel mellan olika anslag och anslagstyper. Utom ovan nämnda administrativa förändringar föranleder inte våra förslag några ytterligare kostnadskonsekvenser.

1. <u>Norrland</u>		Bidrag per län, milj. kr.							
Stödform	S	W	X	Y	Z	AC	BD	Totalt	
Godstransportstöd	7,6	11,6	11,0	36,5	32,4	119,6	75,3	294,4	
Persontransportstöd	--	--	--	0,7	0,9	4,8	3,6	10,0	
Stöd till datakommunikation	--	--	--	--	--	--	0,5	0,5	
Driftbidrag kommunala flygplatser	--	3,4	2,2	1,4	0,6	0,9	2,1	10,6	
S:a per län	7,6	15,0	13,2	38,6	33,9	125,3	81,5	315,5	

2. Gotland milj. kr.

Gods- & persontransportstöd koncessions- trafik (färjetrafik)	31,0
Kompensation till transportföretag för Gotlands- trafiken	6,0
Ersättning för särsk. rabatter vid flygtrafik på Gotland	14,5
Summa till Gotlands län	51,5

3. Vänersjöfarten milj. kr.

Ersättning till Trollhätte kanalverk	55,2
Ersättning till Vänerens seglations- styrelse, Åmål	5,3
Summa till Älvsborgs län	60,5

Tabell A. Berörda regionalpolitiska driftsstöd inom kommunikationsdepartementets område, fördelade efter mottagarlän. Siffrorna avser stödmedel för kalenderåret 1989 eller budgetåret 1989/90.

1 INLEDNING

1.1 Uppdraget

Den regionalpolitiska kommittén (REK 87) framlade i september 1989 sitt slutbetänkande (SOU 1989:55). Kommittén behandlade i avsnittet om stöd till den privata sektorn bl.a. transportstödet. Man konstaterade att det bl.a. mot bakgrund av kommitténs allmänna regionalpolitiska överväganden om ett ökat regionalt ansvar fanns skäl att se över hittillsvarande centralt administrerade stödformer på kommunikationsområdet. Mot bakgrund av komplexiteten i stödsystemet och att många parter är berörda förordade kommittén att effekterna av en reform av transportstödet skulle närmare utredas, och föreslog att en särskild utredningsman skulle tillsättas med denna uppgift. (Beträffande REK 87:s synpunkter, se även avsnitt 4.3.)

Utredningens direktiv återfinns i bilaga 1.

Bland de närmare riktlinjer för arbetet som framgår av direktiven bör följande punkter särskilt nämnas.

Gods- och persontransportstöden för Norrland och stöd till viss datakommunikation med malmfälten

- Mot bakgrund av regeringens regionalpolitiska målsättning beträffande ökad stöd till utvecklingsinsatser för företagen och de allmänna trafik- och regionalpolitiska strävandena mot decentraliserat besluts-

fattande bör vi närmare studera ett regionaliserat transportstödsystem.

- Länsstyrelserna skall administrera anslaget regionalt och anpassa insatserna efter sina förutsättningar. Regeringen skall fördela stödmedlen mellan länen.

Denna riktlinje innebär att transportstödet avses fungera i samklang med andra regionalpolitiska företagsstöd och ge länsstyrelserna möjligheter till en samlad kraftfull regionalpolitik. Fördelningen mellan länen avses ske utifrån de regionalpolitiska problemens omfattning.

- Stödet skall i mindre utsträckning än nu gå till renodlade fraktbidrag till enskilda företag och mer syfta till förbättringar i utbudet av och kvaliteten hos de transporttjänster som erbjuds företagen i stödområdet.

Vi har tolkat denna riktlinje så att stödet utöver bidrag till företag också bör kunna utnyttjas för insatser riktade mot t.ex. transportföretag, flygföretag eller terminalbolag i regionen.

- En grundläggande regel bör vara att stödet skall avse drifts- eller utvecklingskostnader som har en direkt koppling till transporter av gods eller personer till eller från företag belägna i regionen.

Vi konstaterar att denna riktlinje innebär att stödet inte är avsett för infrastrukturinsatser utöver smärre

sådana vad gäller t.ex. terminaler och transportplaneringsutrustning. För investeringar i infrastrukturen finns regionala instrument bl.a. genom länstrafikanlaget.

- Stödsystemet skall innebära en förenklad administration och ett enkelt ansöknings- och utbetalningssystem skall eftersträvas.

Vi tolkar riktlinjen så att det inte är avsikten att det nuvarande komplicerade regelsystemet för gods- eller persontransportstöden skall administreras regionalt. Överenskommelser med företagen om stöd på t.ex. treårsbasis nämns som ett alternativ.

- Utredningen bör för uppföljningen av stödets effekter m.m. studera om statens industriverk (SIND), som är ansvarig myndighet för övrigt regionalpolitiskt företagsstöd, kan överta transportrådets (TPR) roll.

Utredningen skall enligt direktiven vidare överväga fortsatt stöd till datakommunikation, och därvid beakta TPR:s utvärdering (rapport 1989:2), REK:s betänkande och betänkandet (SOU 1990:27) från post- och teleutredningen (PTU).

Övriga driftsstöd inom transportområdet

Enligt REK:s betänkande fanns skäl att överväga om andra driftsinriktade regionalpolitiska stödformer inom kommunikationssektorn skulle kunna integreras i ett reformerat regionaliserat transportstöd. Utredningen

bör därför enligt direktiven redovisa möjligheterna att på den regionala nivån administrera följande nuvarande stödformer och anslag:

- Stödet till Vänersjöfarten via anslaget Ersättning till viss kanaltrafik.
- Driftsdelen av anslaget Bidrag till kommunala flygplatser m.m.
- Stödet till transporter i glesbygd inom nuvarande glesbygdsstöd.
- Transportstöden till Gotland, dels via anslaget Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland, dels till linjesjöfarten via anslaget Transportstöd för Gotland.

Beträffande Gotlandsstöden konstateras i direktiven att möjligheterna till förändringar av stödet till sjötrafiken är begränsade till följd av gällande avtal mellan staten och rederiet Nordström & Thulin, som löper till år 1998.

1.2 Utredningsarbetet

Vi har bedrivit vårt arbete i kontakt med berörda länsstyrelser, transportrådet, statens industriverk och luftfartsverket. Beträffande frågor om den regionala administrationen har vi samarbetat med länsstyrelsernas organisationsnämnd. Sex studieresor har genomförts till Karlstad, Visby, Luleå, Härnösand, Umeå och Östersund, där överläggningar har hållits med företrädare för

såväl länsstyrelserna som det regionala näringslivet. Beträffande Vänersjöfarten har överläggningar dessutom hållits med såväl Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse som Vänerns hamnförbund. Särskilda hearings har hållits med företrädare för industriförbundet och företagareförbundet samt med SJ och åkeriförbundet.

Vi har tagit del av en rad rapporter och underlagspromemorior från berörda parter. I särskilt hög grad har vi samverkat med transportrådet. Ett antal skrivelser och rapporter har överlämnats av regeringen eller inkommit direkt till oss. Bl.a. gäller detta skrivelser från glesbygdsdelegationen, Norrlandshandelskamrarnas trafikpolitiska råd och från länsstyrelserna i Kalmar resp. Gotlands län. Dessa får i huvudsak anses besvarade med detta betänkande.

2 REGIONALPOLITISKA STÖD FÖR NORRLAND OCH
GOTLAND

2.1 Transportstöd för Norrland

2.1.1 Godstransportstöd

Det regionalpolitiska godstransportstödet infördes den 1 januari 1971 (prop. 1970:84, SU 105, rskr. 271). I propositionen redovisades de tankegångar och motiv som låg bakom införandet av transportstödet. Här klarlades också kopplingen mellan regionalpolitik och trafikpolitik. För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet föreslogs i propositionen införandet av ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet.

Departementschefen konstaterade, 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 lika dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet. Det gäller bl.a. transportområdet, där högre fraktkostnader till följd av de längre transportavstånden i vissa fall kan framstå som en hämmande faktor, när det gäller näringslivets utveckling.

Vidare ansåg departementschefen, att en expansion av näringslivet inom stödområdet - vare sig den kommer

till stånd genom nyetablering eller genom utveckling av där redan befintliga företag - förutsätter successiv marknadsutveckling. En sådan får ske genom marknadsföring i ökad utsträckning i de utanför stödområdet belägna delarna av landet ävensom på exportmarknaderna. Transportkostnaderna kan därvid i vissa fall upplevas som en kännbar belastning i förhållande till de konkurrenter som har sina verksamheter förlagda till orter i andra delar av landet. Mot denna bakgrund fann departementschefen det angeläget att inom ramen för regionalpolitiken försöka minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet.

Denna grundtanke - att kompensera för den naturgivna nackdelen av långa transportavstånd för näringslivet - har sedan dess varit förhärskande vad gäller motiven för transportstödet utveckling.

Bakom införandet av transportstödet år 1971 fanns beräkningar som visade på att transportkostnader för företag inom stödområdet låg inemot 50 % högre än för näringslivet inom södra Sverige. Dessa beräkningar låg till grund även för stödets konstruktion och stödnivå. Genom att minska fraktmerkostnaderna antogs att det norrländska näringslivets möjligheter att konkurrera på vidgade marknader skulle öka betydligt. Med hänsyn till att fraktmerkostnaden kunde konstateras vara högst i Norrbottens län och lägst i södra delarna av stödområdet infördes en "bidragstrappa" med högsta fraktreduktion i Norrbottens län.

För att särskilt stödja de långväga transportererna och även för att minska olägenheterna med alltför stora bidragsskillnader mellan de olika zonerna infördes

också en avståndsgradering i fråga om transportsträckorna. Lägsta bidragsgrundande avstånd var från början 300 km. Stödet skulle utgå i efterskott till den som erlagt frakt för lejda transporter med lastbil eller järnväg och gällde för transport av varor från ort inom stödområdet.

Transportstödet har sedan införandet ändrats vid flera tillfällen. De viktigaste ändringarna är följande.

År 1974 skedde en utökning genom att stöd infördes även för intranporter till företagen av vissa råvaror och halvfabrikat, samtidigt som lägsta bidragsgrundande avstånd sänktes till 251 km.

Stödområdet, zoner och stödprocent förändrades år 1981. Antalet zoner ökades då till sex. Avsikten var att anpassa stödprocenten bättre till merkostnaderna i respektive område. Med hänsyn till de speciella förhållandena för industriell tillverkning i Norrlands inland infördes samtidigt en sänkning av den kortaste bidragsgrundande transportsträckan till 151 km i inlandet. Härigenom ville man underlätta en önskvärd näringsgeografisk integration mellan inland och kustland. Intransportstödet inriktades samtidigt mot branscher i stället för varuslag, vilket huvudsakligen hade administrativa orsaker.

Redan år 1982 ändrades emellertid åter stödet, genom att antalet stödznor minskades till fem, stödprocenten förändrades och lägsta bidragsberättigade transportavstånd åter höjdes till 251 km. Dessa förändringar gjordes främst i syfte att åstadkomma förenklingar av och besparingar inom bidragssystemet.

Vidare har förändringar av bidragsberättigade varuslag, sändningarnas minimivikt eller kraven i fråga om bearbetningsgrad genomförts åren 1974, 1975, 1978, 1981 och 1982. Viktigast i dessa sammanhang är därvid slopandet av stöd till sågade trävaror från kustsågverken 1982. År 1986 infördes ett s.k. hamntransportstöd genom vissa regelförändringar med syftet att ge en viss stimulans av hamnverksamheten, och därmed kustsjöfarten. Slutligen slopades också år 1986 stödet till uttransporter av järn, stål- och metallverkens produkter i besparingssyfte.

Totalt sett har stödets grundprofil som ett procentuellt restitutionsstöd för erlagda inrikes långväga transportkostnader bibehållits, trots de olika ändringarna av stödreglerna. Vid flera tillfällen har också från de bidragsberättigade företagens sida understrukits vikten av en viss kontinuitet i stödverksamheten för att stödet skall kunna fungera som ett reellt hjälpmedel.

Beträffande godsstransportstödets hittillsvarande administration och utformning gäller i huvudsak följande.

Transportstödet administrerades ursprungligen av den för ändamålet särskilt inrättade fraktbidragsnämnden. Från och med år 1980 administreras stödet av transportrådet, där sektionen för regionalpolitiskt stöd handlägger frågorna. Antalet anställda på sektionen uppgår f.n. till fem.

Bestämmelser om transportstödet finns i förordningen (1980:803, ändrad senast 1988:989) om regionalpolitiskt transportstöd. Med stöd av förordningen meddelar transportrådet närmare föreskrifter för dess tillämpning. Kostnaderna för stödet bestrids från sjätte huvudtitelns förslagsanslag Transportstöd för Norrland m.m. För budgetåret 1990/91 har under anslaget anvisats 320,3 milj. kr.

Godstransportstödet innebär att stöd ges för transporter från, till och inom ett stödområde, som utgörs av Norrland - utom vissa delar av Gävleborgs län - samt delar av Kopparbergs och Värmlands län. En förteckning över kommuner ingående i nuvarande stödområde bifogas betänkandet som bilaga 2. Bidrag lämnas för transporter på sträckor som är längre än 251 km, och som sker på järnväg eller på landsväg i yrkesmässig trafik. För uttransporter från stödområdet lämnas även ett s.k. hamntransportstöd om transportererna skett till hamnar, som är belägna längs Norrlandslänens kust, vid Mälaren eller vid Vänern, oavsett avståndet och med högsta för orten gällande procentsats. Förutsättningen är dock att godset transporteras vidare med lastfartyg minst 400 km. Sjötransporter är däremot undantagna.

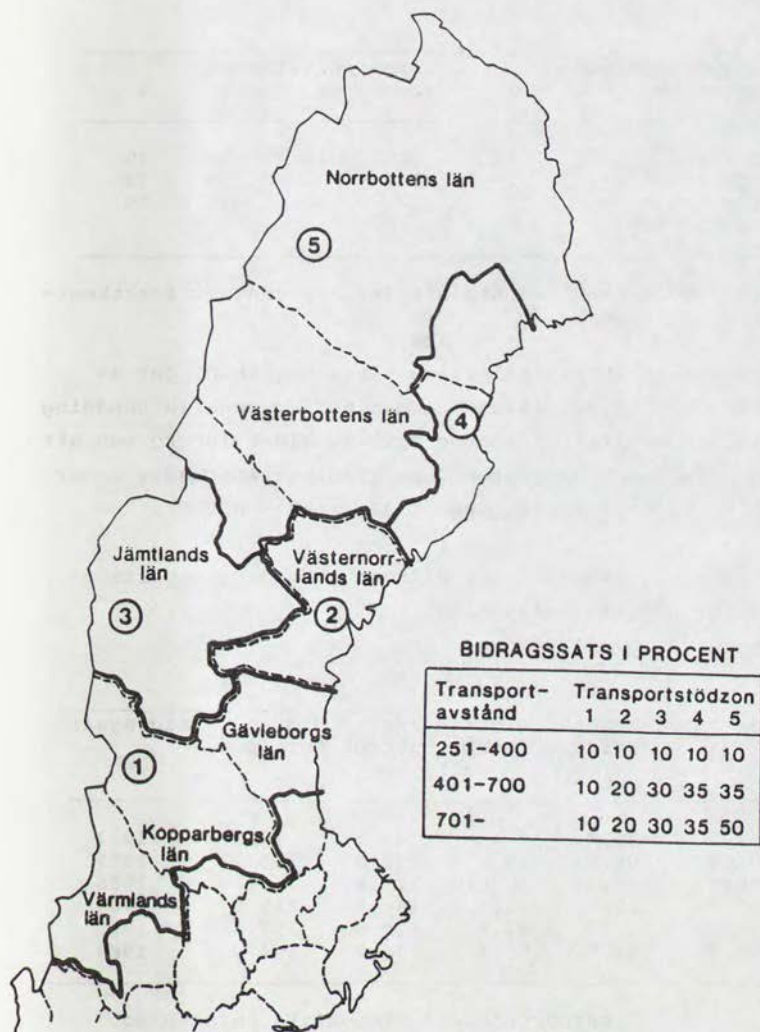
Stödområdet är indelat i fem transportstödzoner. Zon 1 omfattar delar av Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län, zon 2 Västernorrlands län, zon 3 i stort sett hela Jämtlands län samt zonerna 4 och 5 norra Norrland i övrigt, varvid till zon 4 hänförts i stort sett hela kustlandet och till zon 5 huvudsakligen inlandet (se figur 1).

För att stöd skall lämnas för uttransport skall godset utgöras av sådana hel- eller halvfabrikat, som inom stödområdet har undergått en betydande bearbetning.

Stödet till intransport till orter inom stödområdet avser vissa råvaror och halvfabrikat. Intransportstödet är inriktat på vissa näringsgrenar, för vilka en reduktion av transportkostnaderna i särskild grad stimulerar produktion och sysselsättning inom stödområdet.

Transportrådet bestämmer för vilka fall uttransportstöd kan lämnas och för vilka råvaror och halvfabrikat intransportstöd kan ges.

Stöd lämnas med 10 - 50 % av nettofraktkostnaden, beroende på transportsträckans längd och den bidragsberättigade verksamhetens geografiska belägenhet. Särskilda regler gäller dock som tidigare nämnts för transporter till vissa hamnar vid Norrlandskusten och i Vänern och Mälaren. Fraktbidragets storlek i procent av transportkostnaden i olika avståndsklasser och transportstödsoner framgår av tabell 1.



Figur 1. Godstransportstödömrådet's zonindelning

Transportavstånd avstånd km	Transportstödzon				
	1	2	3	4	5
251 - 400	10	10	10	10	10
401 - 700	10	20	30	35	35
701 - och hamn- transporter	10	20	30	35	50

Tabell 1. Fraktbidragets storlek. Procent av fraktkostnaden.

Av administrativa skäl finns vissa begränsningar av rätten till stöd. Sålunda krävs att en enskild sändning skall ha en fraktgrundande vikt av minst 100 kg och att den sökandes bidragsgrundande transportkostnader under ett kalenderår skall uppgå till minst 6 000 kr.

Av tabell 2 framgår utvecklingen av godstransportstödet ekonomiska omfattning.

Budgetår	Anvisat anslag	Bidrag intrpt	för utrpt	Bidrag totalt	Bidragsår
		milj.kr.			
1971/72	25,0	-	40,2	40,2	1971
1985/86	208,0	34,9	170,8	205,7	1985
1986/87	225,5	35,8	186,4	222,2	1986
1987/88	222,5	40,3	194,7	235,0	1987
1988/89	242,7	48,4	210,6	259,0	1988
1989/90	286,8	55,1	238,9	294,0	1989

Tabell 2. Transportstödet ekonomiska omfattning.

Behovet av bidragsmedel är beroende av dels de stödberättigade transporternas omfattning, dels de taxor som järnvägs- och åkeriföretagen tillämpar för sina

tjänster. Volymförändringarna i transportstödet följer i stort konjunkturutvecklingen för svensk industri och på vissa av de större exportmarknaderna. Ökningstakten i fråga om stödets omfattning har därför varierat mellan åren. Under senare år har ökningen fördelats med ca 50 procent på vardera ökade transporter respektive höjda fraktkostnader.

I tabell 3 redovisas transportstödet fördelning på in- och uttransporter samt län år 1989.

Län	Intrans- porter		Uttrans- porter		Totalt	
	milj.kr. %		milj.kr. %		milj.kr. %	
Värmland	1,0	0,3	6,6	2,2	7,6	2,5
Kopparberg	1,4	0,5	10,2	3,5	11,6	4,0
Gävleborg	1,1	0,4	9,9	3,4	11,0	3,8
Västernorrland	5,6	1,9	30,9	10,5	36,5	12,4
Jämtland	3,0	1,0	29,4	10,0	32,4	11,0
Västerbotten	21,5	7,3	98,1	33,4	119,6	40,7
Norrbotten	21,5	7,3	53,8	18,3	75,3	25,6
Summa	55,1	18,7	238,9	81,3	294,0	100,0

Tabell 3. Transportstödet fördelning på in- och uttransporter samt län år 1989.

Det sammanlagda transportstödet uppgick år 1989 till 294 milj. kr. Härav avsåg nära 239 milj. kr., eller drygt 81 %, uttransportstöd. Av det sammanlagda transportstödet gick den största andelen, eller drygt 40 %, till Västerbottens län. Den näst största andelen hade Norrbottens län med drygt 25 %.

Tabell 4 visar transportstödet år 1989 fördelat på olika branscher.

Bransch	milj.kr.	%
Livsmedelsindustri	22,5	7,7
Trävaruindustri	89,5	30,5
Viss pappers- o grafisk industri	11,3	3,8
Kemisk industri	35,7	12,1
Glas- o betongvaruindustri	15,0	5,1
Järn-, stål- och metallverk	5,4	1,8
Verkstadsindustri	108,8	37,0
Övrig industri m.m.	5,8	2,0
Summa	294,0	100,0

Tabell 4. Transportstödet fördelning på branscher år 1989.

Av det totala transportstödet år 1989 gick således den största andelen, eller 37 %, till verkstadsindustrin. Den näst största andelen, eller 30,5 %, hade trävaruindustrin.

Transportstödet fördelning efter bidragsbelopp per sökande under år 1989 framgår av tabell 5.

Bidragsbelopp per sökande tkr	Sökande		Bidrag	
	antal	%	tkr	%
0 - 20.999	505	35,5	4.576	1,5
21.000- 50.999	290	20,4	9.843	3,4
51.000- 100.999	202	14,2	14.668	5,0
101.000- 500.999	277	19,5	64.302	21,9
501.000-1.000.999	80	5,6	55.636	18,9
1.001.000-	68	4,8	145.027	49,3
Summa	1.422	100,0	294.052	100,0

Tabell 5. Transportstödet fördelning efter bidragsbelopp per sökande år 1989.

Mer än hälften av antalet sökande erhöll således vardera mindre än ca 50 000 kr eller sammanlagt ca 14,4 milj. kr. i transportstöd. Å andra sidan var det färre än 5 % av antalet sökande som tillsammans fick nästan hälften eller ca 145 milj. kr. av det totala stödbeloppet. Det genomsnittliga stödet per sökande uppgick till drygt 200 000 kr.

De 15 största bidragsmottagarna var år 1989 följande företag:

Företag	Milj.kr.
Volvo Transport AB, Göteborg ¹	9,6
Plannja AB, Luleå	9,5
SAAB-SCANIA AB Scaniativ., Södertälje ¹	6,9
Boliden Mineral AB, Skellefteå	5,3
Volvo Lastvagnar AB, Umeå	4,8
Nobel Industrier AB, Sundsvall	3,8
Alby Kemi AB, Alby	3,0
Älvsbyhus AB, Älvsbyn ²	2,9
Swanboard Masonite AB, Rundvik	2,8
Martinssons i Bygdsiljum AB	2,8
Dyno Nitrogen AB, Ljungaverk	2,7
SCF Betongelement AB, Strömsund	2,7
Skogsägarna Västerbotten, Umeå ¹	2,7
Betong Sander AB, Skellefteå	2,7
Polarvagnen Försäljnings AB, Dorotea	2,6
Summa	64,8

1. Transporterna har skett från flera olika kommuner inom stödområdet.
2. Vissa transporter har skett från Sundsvall.

Dessa företag erhöll tillsammans 64,8 milj. kr., vilket motsvarar drygt 20 % av hela stödbeloppet om 294 milj. kr. Det bör dock i sammanhanget framhållas att dessa bidragsbelopp i stor utsträckning kommer respektive

företags underleverantörer till godo, eftersom dessas transportkostnader ofta betalas av de större företagen.

2.1.2 Persontransportstöd

För att minska Norrlandsföretagens kostnader för nödvändiga personkontakter med Mellansverige och orter söder därom beslöt riksdagen under 1984/85 års riksmöte om införande av ett persontransportstöd fr.o.m. år 1986 (prop. 1984/85:115, TU 20, rskr. 282).

Bestämmelserna om persontransportstödet återfinns i förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor. Även detta stöd administreras av transportrådet och bestrids från sjätte huvudtitelns anslag Transportstöd för Norrland m.m.

Stödet omfattar tjänsteresor med flyg och järnväg för personal anställd vid sådant industriföretag som har arbetställe med eget resultatansvar inom stödområdet och minst en heltidsanställd. Företagets produktion skall vara sådan att företaget antingen är berättigat till godstransportstöd eller har en verksamhet som är inriktad på uppdragsverksamhet av datateknisk eller teknisk natur eller på vissa former av ekonomisk verksamhet. Vidare gäller att företaget skall vara beläget inom persontransportstödområdet, dvs. i Norrbottens, Västerbottens eller Jämtlands län eller i Örnsköldsviks, Sollefteå eller Kramfors kommuner i Västernorrlands län. Stöd utgår med 40 % av resekostnaden för företag i Norrbottens län utom Bodens, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner (zon D), 35 % för nämnda kommuner (zon C), 30 % för företag i Västerbottens län (zon B)

och 20 % för företag i Jämtlands län och för berörda kommuner i Västernorrlands län (zon A). (Se figur 2).

Enligt förordningen kan stöd lämnas för resor mellan orter inom stödområdet och orter belägna i eller söder om kommuner längs en tänkt linje från Eda via Örebro till Norrtälje. Ett problem som uppmärksamats med dessa regler är dock att de s.k. "vinkelresorna" t.ex. med flyg från Luleå via mellanlandning och byte i Arlanda till Borlänge inte är berättigade till stöd, trots att resan Luleå-Arlanda i sig är det och trots att biljettpriset till Borlänge är 50 % högre.

Totalt uppgick persontransportstödet för år 1989 till 10 milj. kr. Motsvarande siffra för år 1988 var 9,2 milj. kr. Ökningen för år 1989 uppgick till knappt 8 %, medan den för år 1988 uppgick till drygt 26 %. Det totala antal företag som fick persontransportstöd uppgick år 1986 till 301, år 1987 till 380, år 1988 till 435 och år 1989 till 468.

För år 1989 anvisades transportrådet 10 milj. kr för persontransportstödet. Tidigare år har de tilldelade medlen alltid räckt till för att godkänna reskostnader upp till 200 000 kr. För år 1989 tvingades rådet för första gången sänka stödtaket till 180 000 kr. eftersom stödet annars hade uppgått till nära 10,4 milj. kr. Alla jämförelser med tidigare år beträffande stödets storlek i absoluta tal blir därför missvisande. Däremot kan jämförelser av stödets relativa fördelning på län, zon och bransch fortfarande göras mellan åren.



Figur 2. Persontransportstödområdets zonindelning.

I tabell 6 redovisas fördelningen av stödet på de olika bidragszonerna åren 1988 och 1989.

Zon	1988		1989	
	milj.kr.	%	milj.kr.	%
A	1,6	17,8	1,6	15,6
B	5,4	46,5	4,8	48,3
C	2,3	24,7	2,4	24,1
D	1,0	11,0	1,2	12,0
summa	9,2	100,0	10,0	100,0

Tabell 6. Persontransportstödet fördelning på bi-dragszoner åren 1988 och 1989.

Av tabellen framgår att år 1989 mottogs 48,3 % av stödet av företagare i Västerbottens län (zon B), medan 24,1 % av det utbetalade beloppet gick till kommunerna Boden, Luleå, Piteå och Älvsbyn (zon C). Zon A, dvs Jämtlands län samt kommunerna Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik i Västernorrlands län erhöll 15,6 %. Till Norrbottens län, förutom Boden, Piteå, Luleå och Älvsbyn, (zon D) lämnades 12 % av stödet. Stödzon B och D ökade under år 1989 sina andelar på de andra bidragszonernas bekostnad.

I tabell 7 redovisas stödets fördelning på län.

Län	1988		1989	
	milj.kr.	%	milj.kr.	%
Jämtlands	0,7	7,9	0,7	7,3
Västernorrlands ¹	0,9	9,9	0,9	8,3
Västerbottens	4,3	46,5	4,8	48,3
Norrbottens	3,3	35,7	3,6	36,1
Summa	9,2	100,0	10,0	100,0

1. endast Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsviks kommuner.

Tabell 7. Persontransportstödet fördelning på län åren 1988 och 1989.

Av tabellen framgår att Norrbottens och Västerbottens län ökade sina relativa andelar av hela stödet från år 1988 till år 1989 på de andra länens bekostnad.

Av tabell 8 framgår persontransportstödet fördelning på branscher åren 1988 och 1989.

Bransch	1988		1989	
	milj.kr.	%	milj.kr.	%
Försäljningsbolag	0,4	4,2	0,4	4,1
Uppdragsverksamhet	3,0	32,6	3,4	33,9
Industriföretag	5,8	63,2	6,2	62,0
Summa	9,2	100,0	10,0	100,0

Tabell 8. Persontransportstödet fördelning på branscher åren 1988 och 1989.

Tabellen visar att industriföretag år 1989 erhöll 62 % av stödet. Till uppdragsverksamhet av datateknisk och teknisk natur samt vissa former av ekonomisk uppdrags-

verksamhet lämnades knappt 34 %. Försäljningsbolag erhöll drygt 4 %. Företag med uppdragsverksamhet ökade mellan båda åren sin relativa andel av det totala bidragsbeloppet på bekostnad av industriföretagen. I absoluta tal ökade emellertid bidraget till alla tre branscherna från år 1988 till år 1989.

2.1.3 Stöd till viss datakommunikation

Riksdagen beslutade år 1985 (prop. 1984/85:115, TU 20, rskr. 282) att kraftigt reducerade taxor för datakommunikation till och från Malmfälten skulle prövas under en treårsperiod fr.o.m. år 1986 och inom en kostnadsram av en miljon kronor per år. Detta s.k. datakommunikationsstöd har sitt ursprung i Malmfältsutredningens betänkande (DSI 1984:9) Framtid i Malmfälten. Utredningen föreslog ett antal åtgärder för att stödja utvecklingen inom data- och rymdområdet i Malmfälten.

Bestämmelserna om stöd till datakommunikation återfinns i förordningen (1989:856) om statligt stöd till viss datakommunikation. Även kostnaderna för denna stödverksamhet, vilken också administreras av transportrådet, belastar anslaget till Transportstöd för Norrland m.m.

Enligt nyss nämnda förordning kan stöd lämnas till företag "vars huvudsakliga inriktning är uppdragsverksamhet av datateknisk natur". Tabell 9 redovisar det stöd till datakommunikation som utgått under de tre försöksåren.

År(halvår)	Antal företag	Bidrag tkr
1986 (1)	6	72
(2)	6	45
1987 (1)	4	26
(2)	5	32
1988 (1)	5	24
(2)	6	24
1989 (1)	7	230
(2)	7	228
Summa		681

Tabell 9. Utbetalat stöd till datakommunikation åren 1986-1989.

Första halvåret stödet var i kraft registrerades och utbetalades stöd till sex företag. Två år senare utbetalades stöd till fem företag. Under sommaren/hösten 1988 registrerades tre nya företag, varav ett beräknades få relativt sett stora datakommunikationskostnader. Vid årets slut fanns det nio företag registrerade. Ett av företagen som varit registrerade under försöksperioden har upphört och två företag har dels ändrat och dels dragit ned på verksamheten och kommer inte att använda sig av datakommunikation de närmaste åren. Första halvåret utbetalades som framgår av tabellen 72 000 kr. men sjätte halvåret endast 24 000 kr. i stöd.

Försöksverksamheten har utvärderats av transportrådet i dess rapport 1989:2. Rådet föreslår att stödet bör utvidgas på vissa områden och att det skall ges en varaktig inriktning. Riksdagen har också t.v. beslutat förlänga stödet för budgetåren 1989/90 och 1990/91 i avvaktan på vidare förslag från bl.a. vår utredning. Som framgår av tabellen har under år 1989 utbetalats ca

230 000 kr. i stöd per halvår. Orsaken till denna ökning är att stöd numera i enlighet med förslaget i transportrådets utvärdering lämnas även för att täcka merkostnader för datakommunikation över fasta ledningar.

Det våren 1990 av post- och teleutredningen angivna betänkandet (SOU 1990:27) Affärsverk med regionalt och socialt ansvar tar även upp frågan om regionalpolitiskt stöd till datakommunikationstjänster. Utredningen pekar på att forskningsresultaten är motsägelsefulla när det gäller den regionalpolitiska betydelsen av tillgång på avancerade telekommunikationer. Det är dock enligt utredningen väl motiverat att, inom ramen för det allmänna regionalpolitiska stödet även stödja investeringar i telekommunikation.

Utredningen har även berört det statliga stödet som lämnats till företag i Malmfälten för datakommunikationskostnader. Allmänt sett konstateras att telekommunikationskostnader oftast utgör en mycket liten andel av företagens totala rörelsekostnader. Enligt en undersökning inom Umeå teleområde av 92 företag svarade sålunda telekostnaderna genomsnittligt för 0,2 % av rörelsekostnaderna. Endast för ett fåtal särskilt teleintensiva företag uppgick andelen till mellan en och fyra procent.

Med hänsyn till den relativt låga andelen telekostnader bör man enligt post- och teleutredningen inte förvänta sig särskilt påtagliga effekter av statliga stöd med den inriktningen. I exeptionella fall kan dock förhållandet vara annorlunda. Utredningen förordar dock att man i dessa fall söker lösa frågan inom ramen för det

allmänna regionalpolitiska stödet och inte genom specialdestinerade former av stöd till löpande kostnader.

2.2 Transportstöd för Gotland

2.2.1 Stöd för sjötransporter

Godstransporter i linjesjöfarten till och från Gotland stöds genom dels statliga subventioner via taxorna i trafiken, dels det s.k. Gotlandstillägget, och dels det till Gotlandstillägget anknutna statliga bidraget till vissa transportförmedlings- eller lastbilsföretag. Vidare stöds persontransporterna till och från Gotland genom dels subventioner via taxorna i linjesjöfarten, och dels den i följande avsnitt 2.2.2 behandlade ersättningen för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland.

Linjesjöfart mellan Gotland och fastlandet får enligt lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland bedrivas endast efter tillstånd (koncession) av regeringen. Sådant tillstånd innehades t.o.m. år 1987 av Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget). Fr.o.m. år 1988 innehar Nordström & Thulin AB koncessionen, vilken löper ut med utgången av år 1997. Trafiken utförs av dotterbolaget N & T Gotlandslinjen AB.

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stöd-området syftade till infördes år 1972 ett fraktstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik med fastlandet (prop. 1971:154, TU 28, rskr. 350). Stödet byggdes direkt in i

bolagets taxa på så sätt, att det anslag som anvisades för stödet skulle inbetalas till Gotlandsbolaget för att möjliggöra en däremot svarande reducering av taxan. Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha och för att ytterligare gynna det gotländska näringsliv, som är beroende av råvaror och halvfabrikat från fastlandet, utvidgades stödet år 1975 till att även avse transport till Gotland. Dessutom infördes stöd till persontrafiken med färjelinjen.

Kostnaderna för den stödberättigade trafiken bestrids från det under sjätte huvudtiteln uppförda förslagsanslaget Transportstöd för Gotland. Anslaget disponeras av transportrådet som också utbetalar bidragsmedlen till N & T Gotlandslinjen. För arbetet krävs i stort sett en årsarbetskraft på handläggarnivå.

Turplaner och taxor för trafiken fastställs av transportrådet, som också har att föreskriva vilka varuslag som skall omfattas av transportstödet i denna trafik. Vissa transporter och varuslag är icke transportstödberättigade. Detta gäller dels militära transporter, och dels överföring av fordon eller lastbärare med vilka uppenbarligen, helt eller delvis, transporteras cement, obearbetad kalksten (dock ej kalkstensmjöl), petroleumprodukter, rundvike, träflis, spannmål eller fasta gödningsmedel samt visst farligt gods.

Under år 1989 transporterades totalt drygt 0,4 milj. ton gods i färjetrafiken till och från Gotland, vilket motsvarar ca 537 000 längdmeter godsfordon. Av denna godsmängd var endast ca 2 % inte stödberättigat gods.

Det bör i sammanhanget påpekas att vid sidan av färjetrafiken förekommer en omfattande transportverksamhet med specialfartyg av t.ex. cement, petroleumprodukter, skogsråvara och spannmål. Det totala godsflödet till och från Gotland uppgick därför till ca 4 milj. ton år 1989. Detta innebär att det stödberättigade färjegodset, som till största delen utgörs av förädlade varor, endast utgjorde ca 9 % av den totalt redovisade godsvo-lymen detta år.

Antalet personresor i färjetrafiken som omfattas av persontransportstödet uppgick år 1989 till nära 910 000.

Statsbidraget till N & T Gotlandslinjen AB uppgick för år 1989 till 40 milj. kr. Statens pris- och konkurrensverk (SPK) ansåg tidigare och under vissa förutsättningar att ca 28 milj. kr. härav skulle avse godstransportstöd och återstående ca 12 milj. kr. persontransportstöd. Transportrådet anser för sin del att stödet är mera jämnt fördelat mellan gods- respektive persontransporterna.

Det s.k. Gotlandstillägget har tillkommit genom en särskild lag (1976:102) om utjämning av taxorna för fjärrtransporter av gods med lastbil till och från Gotland. Lagen infördes infördes år 1976 (prop. 1975/76:93, TU 15, rskr. 177) i syfte att uppnå en utjämning av fjärrtrafiktaxan. Enligt lagen har regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om högsta pris för sådana transporter. SPK har regeringens uppdrag meddela sådana föreskrifter. Detta högsta pris får enligt regeringens beslut (1979:1036; den s.k. högstprisförordningen) inte

överskrida priset för motsvarande transporter på fastlandet. Ett pris fastställt efter en sådan princip har emellertid inte hittills varit tillräckligt för att täcka transportföretagens merkostnader i färjetrafiken i förhållande till fastlandstransporter på samma avstånd. Därför har SPK medgivit de transportförmedlingsföretag, som bedriver regelbunden inrikes fjärrtrafik på fastlandet och sådan trafik till och från Gotland, att ta ut ett pristillägg - Gotlandstillägget - på respektive företags totala fakturerade transporter-sättningar. De företag som berörs är ASG AB, Bilspedition Inrikes AB (inkl. dotterföretaget Coldsped AB), Frigoscandia Transport AB och Fraktarna AB. Tillägget får f.n. uppgå till högst 0,6 % på faktiskt uttagna transportersättningar. Sammantaget beräknades denna intäkt för nämnda företag år 1989 uppgå till ca 45 milj. kr.

Utöver Gotlandstillägget utgår fr.o.m. år 1980 (prop. 1978/79:152, TU 1979/80:5, rskr. 54) statsbidrag till transportförmedlingsföretag, som redovisar underskott för transporterna till och från Gotland, sedan hänsyn tagits till bl.a. merintäkterna genom Gotlandstillägget. Genom att Gotlandstillägget fastställts till 0,6 % har de senaste åren statsbidrag enligt nämnda principer utgått till endast Bilspedition Inrikes AB. Enligt särskilt regeringsbeslut kan statsbidrag utbetalas även till Gotlands åkericentral (GÅC).

Bidragen till Bilspedition Inrikes AB och GÅC har under senare år uppgått till 5 à 6 milj. kr. per år. Även denna bidragsgivning administreras av transportrådet och belastar anslaget Transportstöd för Gotland.

Godstransportstödet till Gotland under år 1989 kan sammanfattningsvis beräknas till drygt 70 milj. kr. Persontrafikstödet (inklusive ersättningen om 14,5 milj. kr. för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland) uppgick samma år till knappt 30 milj. kr. Det totala transportstödet uppgick således till nära 100 milj. kr.

2.2.2 Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland

Sedan budgetåret 1973/74 har riksdagen beviljat ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik till och från Gotland. Sedan Syd Aero - numera Avia AB - övertagit flygtrafiken på linjerna Visby-Norrköping och Visby-Kalmar kan ersättning för särskilda rabatter utgå även till detta företag.

Stödet har sedan budgetåret 1981/82 givits en utformning som syftar till att upprätthålla en tillfredsställande flygtrafik till och från Gotland. Ersättningen skall därför baseras på ett i förhållande till trafikunderlaget rimligt trafikutbud. Såväl enkel- som tur- och returrenenärer skall omfattas av det för Gotland gällande specialpriset. Övriga rabatter i trafiken skall utgå på kommersiella grunder.

Stödet utgår från det under sjätte huvudtiteln uppförda förslagsanslaget Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland. Anslaget, som disponeras av luftfartsverket, har uppförts med oförändrat belopp om 14,5 milj. kr. per budgetår sedan budgetåret 1982/83.

Hanteringen av ersättningen kräver någon manvecka per år på handläggarnivå.

Eftersom Stockholm dominerar som start- och målpunkt och dessutom är en viktig transferpunkt för Gotlands-
trafiken skulle enligt luftfartsverket en fördelning av
stödet efter enbart passagerarantal ge linjerna från
Visby till Norrköping respektive Kalmar ett så litet
stöd att deras fortsatta existens skulle äventyras.
Verket har därför ansett det motiverat att ungefär
halva stödbeloppet fördelas med fasta belopp till de
tre linjerna. Beloppet bör enligt verkets mening vara
störst till den mest betydelsefulla linjen men ändå
räknat per passagerare vara större på linjerna till
Norrköping och Kalmar.

T.o.m. budgetåret 1986/87 utförde endast Linjeflyg AB
trafik på Gotland och erhöll hela bidragsbeloppet.
Sedan även Avia AB inledde sin trafik har stödet för
delats på följande sätt.

	Linjeflyg AB	Avia AB
1987/88	11 322 700	3 177 700
1988/89	9 990 500	4 509 500
1989/90	10 004 000	4 496 000

Vid sin fördelning av stödbeloppet överlägger luft-
fartsverket regelbundet med - förutom vederbörande
flygbolag - länsstyrelsen i Gotlands län och Gotlands
kommun.

3 ÖVRIGA REGIONALPOLITISKA STÖD INOM KOMMUNIKATIONSSEKTORN

3.1 Stöd till Vänersjöfarten

1973 års trafikpolitiska utredning behandlade bl.a. åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern. Utredningen var medveten om att åtgärder behövdes för att upprätthålla Vänersjöfartens konkurrensförmåga. En utvidgning av transportstödet för Norrland till att avse även Vänertrafiken skulle dock få enbart begränsade verkningar. För att slå vakt om Väner- och Trollhättekanaltrafiken föreslog utredningen i stället att åtgärder borde inriktas på passagekostnaderna, i första hand avgifterna i Trollhätte kanal. Enligt utredningen borde de särskilda kanalavgifterna tas bort och i stället de allmänna sjöfartsavgifterna anpassas. Med de hänsynstaganden av regional- och lokaliseringspolitisk art, som med 1970 års riksdagsbeslut om sjöfartsavgifter ledde fram till en omfattande kostnadsutjämning för trafiken längs kusten, borde enligt utredningen följa en utjämning också av farledskostnaderna för inlandssjöfarten.

I prop. 1977/78:13 (TU 8, rskr. 102) om ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna, m.m. fann föredragande departementschefen skäl att ompröva kostnadsansvaret för de inre vattenvägarna och främst då Trollhätte kanal och farledsverksamheten på Vänern. Genom det speciella huvudmannaskapet, statens vattenfallsverk respektive Vänerns seglationsstyrelse, hade kanal- och Vänersjöfarten hållits utanför den avgiftsutjämning som

sedan länge gällde för hamnarna vid kusten och i stort också för Mälarhamnarna. Avgiftsbelastningen hade därigenom blivit högre än för sjöfarten i övrigt. Föredraganden anslöt sig till uppfattningen att en ändring borde komma till stånd och att avgiftsavgivningen 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 och godkändes av riksdagen innebar en lättnad för Vänertrafiken av ca 7,5 milj. kr. under år 1978.

I propositionen 1978/79:24 (TU 6, rskr. 61) föreslog regeringen att kanal- och insjötrafiken fr.o.m. år 1979 skulle inordnas i det allmänna avgiftssystemet för sjöfarten, varigenom kust- och inlandshamnarna från avgiftssynpunkt helt jämställdes. Detta skulle för trafiken på Trollhätte kanal, tillsammans med den avgiftsreducering som ägde rum år 1978, innebära en total kostnadsminskning med ca 16 milj. kr. per år under en ettårsperiod. Kanalverket och seglationsstyrelsen skulle kompenseras för de sänkta avgifterna genom sjuätte huvudtitelns anslag Ersättning för viss kanaltrafik m.m. Kostnaderna under anslaget skulle avräknas från inkomsttiteln Fyr- och farledsavgifter. Förslaget godkändes av riksdagen.

Frågan om införande av transportstöd till sjötransporterna på Vänern behandlades i proposition 1978/79:152 om transportstöd. Departementschefen anförde bl.a. att remissinstanserna kring Vänern ansåg det befogat att föreslå att transportstödet skulle omfatta trafiken på de inre vattenvägarna, trots att bl.a. trafiken genom

Trollhätte kanal genom de båda genomförda avgiftsombälggningarna fått minskade kostnader med ca 16 milj. kr. per år. Departementschefen kunde inte finna annat än att insjöfarten genom de vidtagna åtgärderna erhölet en konkurrensstärkande komensation som vida översteg de fördelar transportstödet innebar för landtransportmedlens konkurrensförmåga. Departementschefen var därför inte beredd att förorda att transportstödet skulle omfatta Väneren eller inre vattenvägar i övrigt.

I 1985 års budgetproposition (TU 14, rskr. 228) erinrade departementschefen om beslutet i anledning av propositionen 1978/79:24 att sjöfartsverkets huvudsakliga finansieringskälla (fyr- och farledsavgifter och lotsavgift) skulle täcka också den ersättning som utgick från sjöfartsavgifterna till bl.a. Trollehatte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse. Departementschefen ansåg nu att bl.a. den affärsmässiga inriktning som gällde för sjöfartsverket borde grundas på ett kostnadsansvar som så långt möjligt återspeglade det egna verksamhetsområdet. Detta synsätt motiverade att betalningsansvaret för ersättningen till Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse i fortsättningen övertogs av staten och därför inte skulle bestridas med fyr- och farledsavgifter. Förslaget godkändes av riksdagen.

I 1990 års budgetproposition har anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m. för budgetåret 1990/91 uppförts med 69,8 milj. kr., varav 64 milj. kr. avser kanalverket och 5,8 milj. kr. seglationsstyrelsen. Anslaget disponeras av statens vattenfallsverk, men den reella budgetdialogen sker i de flesta fall direkt

mellan kommunikationsdepartementet och kanalverket
respektive seglationsstyrelsen.

3.2 Bidrag till kommunala flygplatser i skogs-
länen m.m.

För budgetåret 1987/88 beviljade riksdagen (prop. 1986/87:100, bil. 8) av regionalpolitiska skäl ett anslag om 15 milj. kr. för bidrag till kommunala flygplatser i skogslänen. Enligt föredragande departementschefen borde bidrag kunna utgå för - förutom i Borlänge, Gällivare och Kramfors - andra flygplatser i skogslänen med linjetrafik av regionalpolitisk betydelse. Det sammanlagda bidraget till dessa flygplatser borde inte överstiga 10 milj. kr. Bidragen borde lämpligen beräknas utifrån den regionalpolitiska betydelse som de enskilda flygplatserna har. Härutöver borde resterande 5 milj. kr. kunna användas för bidrag till i första hand investeringar i befintliga flygplatser i skogslänen i de fall sådana bedömdes ha avgörande betydelse för att etablera eller utveckla befintlig reguljär flygtrafik.

För samma ändamål har under vart och ett av budgetåren 1988/89 och 1989/90 anvisats ytterligare 15 milj. kr.

För budgetåret 1990/91 har anslagits 14 milj. kr., varav 4 milj. avser bidrag till investeringar och 10 milj. kr. bidrag till drift.

Sjätte huvudtitelns anslag Bidrag till kommunala flygplatser m.m. disponeras av luftfartsverket. Verket läm-

nar förslag till regeringen som sedan beslutar om fördelningen av bidragen till de olika flygplatserna. Luftfartsverket har utarbetat ett system för fördelning av driftsbidragen, där hänsyn tas till redovisat driftunderskott, passagerarantal och passagerarnas beräknade sammanlagda tidsvinst. Den senare faktorn beräknas med hänsyn till restid med "näst snabbaste transportsätt".

För budgetåret 1988/89 har regeringen hittills fördelat 13 285 000 kr. Fördelningen framgår av tabell 10.

Bidragstagare (tkr)	Totalt	Varav drift
Gällivare kommun	2 190	2 190
Hudiksvalls kommun	1 165	665
Kramfors kommun	1 160	1 260
Lycksele och Vilhelmina kommuner	2 000	715
Mora kommun	965	965
Söderhamns kommun	860	360
Dala Airport AB (Borlänge)	2 825	2 825
Gävle-Sandvikens Flygfält AB	1 020	1 020
Härjedalens kommun (för flyglinjen Sveg-Arlanda enligt särskilt riksdagsbeslut)	600	600
Summa	13 285	10 600

Tabell 10. Bidrag till kommunala flygplatser m.m. budgetåret 1988/89.

Beslut om fördelningen av medlen för budgetåret 1989/90 kommer att fattas av regeringen under september månad år 1990.

Enligt våra direktiv skall som framgått den driftsinriktade delen av bidragsanslaget till kommunala flygplatser i skogslänen behandlas av utredningen.

3.3 Glesbygdsstöd - stöd till transporter i
glesbygd

Enligt förordningen (1985:619) om glesbygdsstöd kunde intill 1 juli 1990 stöd lämnas för godstransporter dels för samhällelig service, och dels till företag. Stödet till och från företag kunde lämnas för godstransporter om det från allmän synpunkt var angeläget att verksamheten bedrevs. Stödet fick lämnas direkt till företag om särskilda skäl förelåg.

Stödformen har utnyttjats i ringa grad. Endast två län, Kalmar och Malmöhus, redovisade för budgetåret 1989/90 några utbetalningar. Under budgetåret utbetalades sammanlagt 110 000 kr. i dessa båda län.

Stödformen har dessutom vid enstaka tillfällen använts inom något Norrlandslän för t.ex. stöd till transporter av fisk från fjällsjöarna.

Enligt det av riksdagen år 1990 antagna förslaget till regionalpolitik kommer stödformen i den del som omfattar stöd till transporter för samhällelig service att rymmas inom anslaget regionala utvecklingsinsatser, projektmedelsramen. Stödet till godstransporter till och från företag kommer att återfinnas inom ramen för anslaget för regionala utvecklingsinsatser, glesbygdsstödet. Denna ordning avses råda från 1 juli 1990 och tills vidare i avvaktan på förslag om ett reformerat transportstöd.

4

SYNPUNKTER PÅ NUVARANDE STÖDSYSTEM

4.1

Riksdagens behandling

De olika formerna för transportstöd har under den senaste femårsperioden årligen blivit föremål för diskussioner i riksdagen, främst i anledning av motioner med förslag till ändringar i de olika stödets utformning. I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för de olika förslagen och deras behandling i riksdagens trafikutskott.

4.1.1

Motioner om transportstöden till Norrland

Motioner om godstransportstödet

I trafikutskottets betänkande TU 1985/86:23 till 1985/86 års riksmöte behandlades en motion vari bl.a. anfördes att godstransportstödet utformning hade en för sjöfarten diskriminerade och hämmande verkan. Motionärerna begärde därför förslag till förändring av godstransportstödet till att innefatta även sjötransporter i syfte att stimulera kustsjöfarten. Utskottet erinrade om att de statliga insatserna för isbrytning innebär en stimulans för kustsjöfarten m.m. En ytterligare stimulans för sjöfarten på Norrlandshamnarna och hamnarna vid Väneren och Mälaren var enligt utskottet det nya hamntransportstödet. Motionsyrkandet borde därför enligt utskottets mening inte föranleda någon åtgärd av riksdagen, varför utskottet avstyrkte detsamma.

I ytterligare en motion begärdes, att Ludvika och Smedjebackens kommuner skulle hänföras till stödområdet för godstransporter. Något avgörande motiv för att förändra stödområdets avgränsning fanns inte enligt utskottet, varför motionsyrkandet avstyrktes.

I samma utskottsbetänkande behandlades även ett i det årets budgetproposition framlagt förslag om slopande av transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktion jämte i ämnet väckta motioner, vilka samtliga syftade till att stödet skulle bibehållas. De skäl som föredragande departementschefen anförde talade även enligt utskottets mening för att transportstödet till järn-, stål- och metallverkens produktion kunde slopas. Utskottet avstyrkte därför motionsyrkandena. I sammanhanget pekade utskottet särskilt på att slopandet av stödet beräknades få begränsade konsekvenser för producenterna på området (SSAB m.fl.).

Motioner om godstransportstöd till sjöfarten och om Ludvika och Smedjebacken kommuners införlivande i stödområdet återkom vid 1986/87 års riksmöte. Samtliga motioner avstyrktes av utskottet av ungefär samma skäl som året innan (TU 1986/87:20).

I sistnämnda utskottsbetänkande behandlades även en motion vilken tog upp frågor om avbyråkratisering och förenkling av godstransportstödet. Motionären anförde att stödet i och för sig var värdefullt men behäftat med vissa brister. Dessa bestod bl.a. i att stöd inte utgår till all industri och inte rättvist mellan olika transportmedel. Byråkratin i samband med stödet sades vara obehövlig. Motionären förordade en utredning i syfte att föreslå ändringar, förenklingar och större rättvisa i fråga om fraktstödet i allmänhet. Utskottet

ansåg godstransportstödet vara ett effektiv regionalpolitiskt medel. Ökad rättvisa mellan olika transportslag hade skapats genom hamntransportstödet. Någon erinran mot gällande avgränsning av stödberättigade industrier och produkter m.m. hade utskottet inte. Enligt vad utskottet erfarit skedde handläggningen av transportstödet vid transportrådet effektivt med inspråktagande av förhållandevis små resurser. Sammantaget fann utskottet inte något behov av att tillsätta en utredning för att se över transportstödet. Motionen avstyrktes därför.

Vid 1987/88 års riksmöte behandlades ytterligare ett antal motioner beträffande godstransportstödet av trafikutskottet (TU 1987/88:14). I en motion förutsattes att 1987 års regionalpolitiska utredning som nyligen påbörjat sitt arbete även skulle beakta den framtida utformningen av godstransportstödet. Utskottet fann att de önskemål som framförts i motionen beträffande regionalpolitiska utredningens befattning med godstransportstödet tillgodosetts i direktiven och ansåg därför att motionen borde lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Vidare begärdes i ett par motioner en ändrad transportstödszonindelning för Bjurholms kommun, som tidigare ingick i Vännäs kommun och därmed tillhörde zon 4. Utskottet konstaterade att Bjurholm hade ett transportekonomiskt läge som jämställde kommunen med andra kommuner i Västerbottens mellersta inland, vilka tillhör transportstödszon 5, och tillstyrkte motionerna. I ytterligare en motion vid 1987/88 års riksmöte begärdes att beräkningen av godstransportstödet skulle grundas på det faktiska fraktavståndet mellan två orter i de fall resultaten av en schablonberäkning blir klart ogynnsam för varuägaren. Utskottet konstaterade bl.a.

att de önskemål som framförts i motionen beträffande tillämpning av faktiska transportavstånd i vissa enskilda fall kan tillgodoses. Att däremot regelmässigt göra undantag från schablonberäkningen när resultaten skulle bli gynnsamma för varuägaren skulle enligt utskottet medföra ett stort merarbete för alla berörda parter och strida mot riksdagens uttalade önskemål om förenklingar i bidragshanteringen. Utskottet avstyrkte således motionsyrkandet.

Vid 1988/89 års riksmöte behandlades fyra motioner avseende godstransportstödet (TU 1988/89:11). I den första motionen framhölls att transportstödet borde omfatta hela Kopparbergs län. Det yrkades att Ludvika och Smedjebackens kommuner skulle inplaceras i transportstödzon 1 och att Älvdalens kommun skulle placeras i zon 3. Den andra motionen framhöll att möjligheterna att ge transportstöd borde ses över. Motionären ansåg att bestämmelserna borde revideras med sikte på att även gruvindustrin kunde komma i åtnjutande av stöd. I den tredje motionen yrkades att transportstöd skulle kunna utgå för transporter av återvinningsglas från Norrland. Slutligen yrkades i den fjärde motionen att livsmedelsförpackningsindustrin inom regionalpolitiskt prioriterade områden skulle erhålla intransportstöd. Utskottet konstaterade att 1987 års regionalpolitiska utredning enligt sina direktiv skulle behandla transportstödet. Utskottet var i avvaktan på utredningens förslag inte berett att föreslå några förändringar i gällande regler för godstransportstödet. Motionerna avstyttes därför.

Under 1989/90 års riksmöte behandlade utskottet två motioner om godstransportstöd (TU 1989/90:19). I den ena motionen yrkades att en utredning om transport-

stödet utformning skulle tillsättas. I den andra yrkades åter att en förändring av transportstödzonerna skulle genomföras så att Ludvika och Smedjebacken inkluderades i stödzon 1 och Älvdalen i zon 3. Utskottet konstaterade att regeringen - med anledning bl.a. av de överväganden som gjorts av 1987 års regionalpolitiska kommitté i dess betänkande Fungerande regioner i samspel - tillsatt en särskild utredare med uppgift att lämna förslag om hur det regionalpolitiska transportstödet skall utformas i framtiden. Utskottet var i avvaktan på denna översyn inte berett att föreslå några ändringar i gällande regler för godstransportstödet. Motionsyrkandena avstyktes.

I samtliga redovisade ärenden följde riksdagen utskottets förslag.

Motioner om persontransportstödet

Vid 1985/86 års riksmöte begärdes i en motion att persontransportstöd skulle få lämnas även till turistverksamhet. Motionären anförde bl.a. att eftersom turismen växer och är av stor betydelse för Norrland och turismens utveckling har nära samband med personkontakter utanför regionen skulle det vara önskvärt med persontransportstöd även för denna verksamhet. Utskottet (TU 1985/86:23) erinrade om att föredragande departementschefen i förslaget om införande av persontransportstödet framhållit att en utgångspunkt vid den närmare utformningen av stödet skulle vara att kostnadsutvecklingen under anslaget till transportstöd för Norrland m.m. skulle begränsas och att riksdagen inte haft någon erinran häremot. Med denna utgångspunkt för utformningen av persontransportstödet - som alltjämt

borde gälla - kunde utskottet inte biträda motionsyrkandet, vilket avstyrktes.

Vidare begärdes i ett par motioner att godstransportstöd skulle få lämnas även för egenföretagares egna resor. Utskottet vidhöll en tidigare framförd uppfattning att av hänsyn till kostnaderna för persontransportstödet skulle kravet att stödet skulle avse tjänsteresor av anställda vara ovillkorligt. Motionsyrkandena avstyrktes följaktligen.

Vid påföljande 1986/87 års riksmöte återkom samma motionsyrkanden beträffande stöd till turistverksamhet och till egenföretagares egna resor. Utskottet vidhöll sin tidigare uppfattning att kostnaderna för persontrafikstödet måste begränsas och avstyrkte motionsyrkandena (TU 1986/87:20).

I en motion 1987/88 års riksmöte begärdes en utvidgning av området för persontransportstöd, innebärande att stöd också skulle kunna utgå till företag inom Ånge kommun i Västernorrlands län. Motionären hänvisade bl.a. till den negativa befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i kommunen. Utskottet (TU 1987/88:14) anförde bl.a. att med hänsyn till den av riksdagen uttalade önskvärdheten av att begränsa kostnadsutvecklingen och till Ånges förhållandevis goda transportekonomiska läge, jämfört med andra kommuner i mellersta Norrland, borde enligt utskottets mening stödområdet inte utvidgas till att också omfatta Ånge. Motionen avstyrktes därför.

Vidare framfördes yrkanden om en ändrad zonindelning för persontransportstödet. Ändringsförslagen innebar att resa mellan orterna inom stödområdet och orter inom

Gävle, Faluns, Leksands, Vansbro, Kramfors, Sunne, Arvika och Eda kommuner borde vara stödberättigade, liksom också resor till orter söder om dessa kommuner. Vidare yrkades att affärsresor till företag i mellersta Norrland och andra skogslän borde vara stödberättigade. I ytterligare en motion begärdes att den närmare gränsdragningen för persontransportstödet borde ses över. Utskottet konstaterade att förslagen i de båda motionerna om ändrade villkor för persontransportstödet kunde få vittomfattande effekter. De innebar bl.a. att företag i Mellansverige skulle få stöd för sina affärsresor in till stödområdet, vilket aldrig varit meningen med inrättandet av persontransportstöd som i stället tillkommit för att minska de norrländska företagens resekostnader. Vidare anförde utskottet att förslaget om en flyttning norrut av den södra begränsningslinjen för stödet innebar att det inte längre skulle bli fråga om resor enbart till södra och mellersta Sverige utan även till viss del resor också inom skogslänen. Även detta förslag utgjorde exempel på långtgående ändringar av grundförutsättningarna för persontransportstödet. Utskottet vidhöll sin tidigare uppfattning att det var angeläget att begränsa kostnadsutvecklingen för stödet och avstyrkte motionsyrkandena.

Vid 1987/88 års riksmöte återkom yrkandet att persontransportstöd skulle få lämnas även till turistverksamhet. Utskottet hänvisade till möjligheten att inom ramen för gällande förordning för transportstöd kunna utvidga stödreglerna så att fler delbranscher inom uppdragsverksamhet och även anslutningsresor till utrikes avgångar blir bidragsberättigade. I enlighet med föredragande departementschefen anförde utskottet vidare att transportrådets föreskrifter skulle komma att ändras i dessa avseenden. Förändringarna beräknades

kunna inrymmas inom den i budgetpropositionen angivna stödramen. Utskottet såg med tillfredsställelse att en sådan utvidgning av stödet blev möjlig och att detta kunde ske till de av riksdagen i detta sammanhang prioriterade näringarna, nämligen industri- och viss uppdragsverksamhet. Dessa näringar ansågs i särskild mån personkontaktintensiva och dessutom förhållandevis klart avgränsade. Några ytterligare ändringar i förutsättningarna för transportstödet utformning, innebärande att andra näringar än de nämnda skulle få persontransportstöd var utskottet däremot inte berett att tillstyrka. Utskottet hänvisade till vad utskottet tidigare framhållit om att en utgångspunkt vid den närmare utformningen av stödet skulle vara att kostnadsutvecklingen för anslaget skulle begränsas. Med denna utgångspunkt för utformningen av persontransportstödet - som alltså borde gälla - kunde utskottet inte biträda att stödet utökades till att omfatta även turistverksamhet, varför motionsyrkandet avstyrktes.

Även det tidigare framförda yrkandet om persontransportstöd skulle få lämnas för egenföretagares egna resor återkom i flera motioner. Utskottet erinrade om sitt tidigare uttalande att kravet att stödet endast skulle avse tjänsteresor av anställd skulle vara ovillkorligt av hänsyn till att kostnaderna för stödet måste begränsas. Utskottet vidhöll denna uppfattning av och avstyrkte motionsyrkanden.

Även vid 1988/89 års riksmöte återkom yrkandena om att persontransportstöd skulle kunna lämnas för egenföretagares egna resor. Vidare yrkades att stöd skulle utgå för resor som avser turism och utbildning. Utskottet (1988/89:TU 11) erinrade åter om att, eftersom kostnaderna för stödet måste begränsas, kravet borde kvar-

stå, att stödet endast skulle omfatta anställd personal vid företag i viss industri- och uppdragsverksamhet. Utskottet hade inte ändrat uppfattning i denna fråga. Med hänsyn härtill och till att 1987 års regionalpolitiska utredning också studerade persontransportstödet avstyrktes motionsyrkandena.

I ytterligare en motion begärdes att persontransportstöd med 20 % av reskostnaderna skulle utgå till företag inom Ånge kommun. Utskottet hänvisade till sitt uttalande föregående år om önskvärdenheten att begränsa kostnadsutvecklingen för transportstödet. Av detta skäl och med hänvisning till den översyn av stödet som 1987 års regionalpolitiska utredning genomförde avstyrktes motionen.

Vid 1989/90 års riksmöte begärdes ånyo i flera motioner att persontransportstöd skulle lämnas även för egenföretagares egna resor. Dessutom yrkades att persontransportstöd skulle utgå för resor avseende turism och utbildning. Utskottet (TU 1989/90:19) erinrade om att den särskilde utredaren även skulle behandla persontransportstödet. I avvaktan på resultatet av detta utredningsarbete avstyrktes motionsyrkandena.

I samtliga redovisade fall följde riksdagen utskottets förslag.

4.1.2 Motioner om transportstöden till Gotland

Som tidigare nämnts skall vi beträffande transportstöden till Gotland enligt utredningsdirektiven endast "pröva möjligheterna till överföring av administrationen av stöden till Gotland till den regionala

nivån". I fråga om stödet till sjötrafiker påpekas "att möjligheterna till förändringar är begränsade till följd av gällande avtal mellan staten och rederiet Nordström & Thulin, som löper till år 1998".

Även om stöden till Gotlandstrafiken varit föremål för ett stort antal motioner i riksdagen under senare år har frågan om hur stöden skall administreras berörts endast perifert. Frågan om administrationen av ersättningen för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland synes således inte alls ha varit aktualiserad i riksdagen.

I en motion till 1986/87 års riksmöte behandlades transportrådets handläggning av frågor som rör Gotlandstrafiken. Enligt motionären beslutade rådet endast med utgångspunkt i rent trafiktekniska och trafikekonomiska förutsättningar. Eftersom rådet syntes sakna mandat att också ta hänsyn till regionalpolitiska bedömningar borde enligt motionären frågan som rörde standarden i Gotlandstrafiken, taxor, turlistor m.m. beredas i regeringskansliet. Sådan beredning borde äga rum i närmare samråd med de gotländska myndigheterna och näringslivet än som då skedde. Utskottet erinrade (TU 1986/87:23) om att transportrådet har att handlägga frågor som rör Gotlandstrafiken med utgångspunkt i statsmakternas anvisningar. I dessa ingår att inom ramen för en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland vidta åtgärder i syfte att begränsa anspråken på statsbidrag. Utskottet erinrade vidare om att transportrådets beslut i fråga om taxor och turlistor kan överklagas hos regeringen. Vad slutligen beträffade motionärens krav på ett förbättrat samrådsförfarande ville utskottet fästa uppmärksamheten på ett interpellationssvar av kommunikationsministern. Av

detta framgick att man inom kommunikationsdepartementet övervägde formerna för hur man med företrädare för gotländska intressen på ett bättre sätt än hittills skulle kunna kanalisera och diskutera frågor som gällde t.ex. turlistor i Gotlandstrafiken. Utskottet avstyrkte motionen.

Vid samma riksmöte yrkades att riksdagen hos regeringen skulle begära förslag om inrättande av ett kommunikationsråd för Gotland. Vidare framhölls i en motion vikten av att myndigheterna och näringslivet på Gotland gavs goda möjligheter att påverka trafikens uppläggning. I avvaktan på resultatet av de ovan nämnda övervägandena inom kommunikationsdepartementet fann utskottet att motionsyrkandena kunde lämnas utan särskild åtgärd.

Vid 1988/89 års riksmöte väcktes en motion om inrättande av ett trafikråd för Gotland. Till stöd härför åberopades att Gotlandstrafiken och ändringar i denna har största tänkbara regionalpolitiska dignitet. Enligt utskottet (TU 1988/89:12) fanns till transportrådet knutet en samrådsgrupp för vissa planeringsfrågor - t.ex. tidtabeller - som gällde trafiken till Gotland. I gruppen ingick bl.a. företrädare för länsstyrelsen i Gotlands län, Gotlands kommun samt turistnäringen och näringslivet i övrigt. Något ytterligare samrådsorgan syntes inte erforderligt, varför utskottet avstyrkte motionsyrkandet.

Sistnämnda yrkande om ett trafikråd på Gotland återkom vid 1989/90 års riksmöte och avstyrktes återigen av utskottet (1989/90:TU18).

I samtliga redovisade ärenden följde riksdagen utskottets förslag.

4.1.3 Motioner om stödet till Vänersjöfarten

Även i fråga om stödet till Vänersjöfarten har vi som nämnts enligt direktiven som uppgift att "pröva om de medel som för närvarande avsätts till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationstyrelse kan administreras av den regionala nivån". Frågan om hur stödet skall administreras synes inte ha aktualiserats i riksdagen under senare år.

4.1.4 Motioner om bidragen till kommunala flygplatser

Vid 1987/88 års riksmöte förelåg sex motioner i fråga om det fr.o.m. samma budgetår införda bidraget till kommunala flygplatser. I motionerna föreslogs att huvudmännen för olika flygplatser skulle få bidrag. De flygplatser som avsågs var Idre, Gävle-Sandviken, Söderhamn, Hudiksvall, Bollnäs-Ovanåker samt Sveg. Utskottet var inte berett att uttala sig om vilka flygplatshuvudmän som borde få komma i fråga för bidrag. Luftfartsverkets sätt att bereda frågor om bidrag syntes ändamålsenligt och kunna vara förebild för bidragsgivningen kommande budgetår. Utskottet föreslog därför att motionsförslagen skulle lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen (TU 1987/88:22).

Under riksmötet 1988/89 väcktes bl.a. frågan om fortsatt stöd för det s.k. Svegflyget. Utskottet ansåg i likhet med kommunikationsministern att bidrag till

Sveg-flyget - efter den pågående stödperioden om tre år - i fortsättningen borde utgå till flygplatsen i Sveg efter samma principer och villkor som gäller för övriga flygplatser i skogslänen. Utskottet avstyrkte motionerna (TU 1988/89:10).

Även under 1989/90 års riksmöte förekom motioner om bidrag till de kommunala flygplatserna. I en motion föreslogs viss omfördelning av bidragsmedlen från Dala Airport till Mora flygplats. Vidare yrkades att medel skulle anvisas för investeringar i Svegs flygplats och att det särskilda bidraget till Svegflyget skulle bibehållas. Dessutom föreslogs statligt stöd till utvecklandet av civilflyg vid Gunnarns flygplats. Slutligen begärdes att luftfartsverket skulle få i uppdrag att utreda och lämna förslag om hur flygförbindelser med Jokkmokk och Tornedalen kunde genomföras och kostnaderna härför. Utskottet erinrade om att riksdagen tidigare beslutat om att särskilda medel inte längre skulle utgå till Svegflyget och att Sveg flygplats därmed skulle komma att behandlas på samma sätt som andra kommunala flygplatser i skogslänen, t.ex. Mora. Detta betydde enligt utskottet att regeringen beslutar om fördelning av anslagsmedlen efter förslag av luftfartsverket. Utskottet kunde inte heller ställa sig bakom förslaget att utreda förutsättningarna för flygtrafik till Jokkmokk och Tornedalen. Utskottet avstyrkte motionerna (TU 1989/90:16).

I samtliga redovisade ärenden följde riksdagen utskottets förslag.

4.2 1982 års regionalpolitiska kommitté

Den år 1982 av chefen för industridepartementet tillsatta regionalpolitiska kommittén behandlade även transportstödet. I betänkandet (SOU 1984:74) Regional utveckling och mellanregional utjämning refererades en av transportrådet på regeringens uppdrag gjord utvärdering av transportstödet till Norrland (TPR Rapport 1981:9). I rapporten fastslog transportrådet utifrån sin utvärdering och övriga erfarenheter att transportstödet var ett effektivt regionalpolitiskt medel. Stödet borde fortsättningsvis i huvudsak ha samma inriktning och uppbyggnad som tidigare.

För att komplettera sitt underlag i fråga om transportstödet till Norrland lät kommittén genomföra en studie av de principiella samhällsekonomiska bedömningar som kunde läggas på transportstödet. I studien, som utfördes vid Stockholms universitets institution för nationalekonomi, framhölls sammanfattningsvis bl.a. följande:

För att den önskade regionala expansionen ska kunna uppnås utan onödiga kostnader krävs, att företagen konfronteras med faktorpriser som avspeglar stödregeriets specifika produktionsförutsättningar. Överskottssituationen vid rådande faktorpriser gäller där huvudsakligen vissa kategorier av arbetskraft. Stödet bör därför i första hand ges till arbetskraftsanvändning, så att lönekostnaden per anställd anpassas. Ett transportstöd leder till att företagen underlåter att beakta de verkliga transportkostnaderna. Transportstödet diskriminerar till förmån för företag med en stor transportkostnadsandel. Dessutom snedvrider det de enskilda företagens produkt- och teknikval.

Medan transporter till Norrland skyddar regionalt inriktad industri från konkurrenter belägna i landets södra delar, skyddar transporter från Norrland delar av den norrländska förädlingsindustrin. Såväl intrasport- som uttransportstöden är därför tveeggade regio-

nalpolitiska vapen. Transportstödet är problematiskt därför att det i motsats till övriga regionalpolitiska stöd inte riktar sig mot regional produktion utan mot mellanregional handel. Man kan alltså ej förutsätta att ett transportstöd är till fördel för stödregionen.

Kommittén konstaterade för sin del emellertid bl.a. att transportkostnaderna för varor kan kompenseras med det regionalpolitiska transportstödet till Norrland och att det för Gotland finns ett särskilt transportstöd.

Transportstödet var ett viktigt medel för att stödja och utveckla näringslivet inom skogslänen. Enligt kommitténs mening borde därför godstransportstödet behållas med i huvudsak sin dåvarande utformning. Kommitténs överväganden föranledde emellertid förslag till förändringar i två avseenden.

För det första borde godstransportstödet ändras så att likställighet åstadkoms mellan olika transportslag och transportvägar. Den fråga som kommittén särskilt haft att överväga i detta avseende gällde ett eventuellt stöd till sjötransporter. Kommittén fann emellertid inte skäl att införa ett särskilt sådant stöd. Kommittén ansåg i stället att likställigheten mellan olika transportmedel kunde åstadkommas genom att landtransporter till hamnar vid Norrlandskusten erhöll stöd med den procentsats som gällde för den längsta transportsträckan inom resp transportstödzon. Den föreslagna förändringen borde tills vidare begränsas till varuslaget sågade trävaror, eftersom detta varuslag var av största betydelse för de norrländska hamnarna och sjöfarten.

Den andra förändringen som kommittén förordade avsåg företagens persontransporter. Kommittén framhöll betydelsen av att minska de norrländska företagens kostna-

der för nödvändiga personkontakter med södra och mellersta Sverige och utlandet samtidigt som den menade det vara av stor betydelse att de norrländska företagens kontaktnät och marknadsföring byggdes ut. För att underlätta etablering av kontakter borde kompensation i viss utsträckning lämnas för persontransportkostnader med flyg. Kommittén menade att regeringen snarast möjligt borde låta närmare utreda den tekniska utformningen av ett av kommittén i sammanhanget skisserat system för stöd till de norrländska företagens persontransporter.

Övervägandena i anledning av de av den regionalpolitiska kommittén förordade förändringarna i godstransportstödet utformning ledde år 1984 till de i de tidigare avsnitten 2.1.1 och 2.1.2 berörda stödet för transporter till hamnar vid Norrlandskusten, Mälaren och Väneren samt för vissa tjänsteresor, det s.k. persontransportstödet.

4.3 1987 års regionalpolitiska kommitté

4.3.1 Kommitténs ställningstaganden

Transportstödet har behandlats även av 1987 års regionalpolitiska kommitté (REK 87). I det hösten 1989 framlagda betänkandet (SOU 1989:55) Fungerande regioner i samspel erinrade kommittén om att driftstöd som transportstödet ofta har varit under debatt. Det har enligt kommittén hävdats att sådana stöd tenderar att konservera en förlegad näringslivsstruktur. Kommittén anförde bl.a.:

De utvärderingar som företagits av transportstödet, senast i samband med den regionalpolitiska utredningen 1984 har visat på svårigheten att kvantitativt och kvalitativt mäta de regionalpolitiska effekterna av godstransportstödet. Det kan emellertid antas att endast en mindre del av stödet har en direkt effekt på etableringar och sysselsättning i stödområdet, medan övriga delar av stödet på kort sikt endast innebär en resultatförbättring för redan etablerade företag. Stödet är mycket snett fördelat. Ett fyrtiotal företag mottar omkring 60 % av utgående stöd. Ett stort antal företag får å andra sidan jämförelsevis små belopp.

Transportstödet nuvarande konstruktion innebär också en automatik i de årliga kostnadsökningarna på statsbudgeten. Det är också klarlagt att möjligheterna att bryta den kostnadsuppdrivande automatiken utan att väsentligt ändra stödreglerna är mycket begränsade. Nuvarande restitutiva system ger inte heller särskilt tydliga incitament för företagen att rationalisera sin transportverksamhet.

Mot denna bakgrund ansåg kommittén att det från effektivitetssynpunkt fanns skäl att se över transportstödet nuvarande utformning.

Beträffande den framtida utformningen av transportstödet konstaterade kommittén att behoven av regionalpolitiska insatser för att stödja näringslivets transporter är många och skiftande. Den pågående utvecklingen inom näringslivet, speciellt hos de större företagen, mot högre krav på transportkvalitet med tidsanpassade transporter och mindre sändningsstorlekar påverkar genom krav på särlösningar och slutna system transportsystemet över hela landet och kan komma att inverka negativt på de små och medelstora företagens möjligheter att erhålla en tillfredsställande transportlösning till rimliga priser, särskilt i inlandet. För att möta en sådan utveckling är det enligt kommittén viktigt att höja den logistiska kunskapsnivån inom hela näringslivet. Även om således de alternativa behoven av dagens transportstödsresurser är stora var

det enligt kommittén nödvändigt att möjligheten till kompensation för höga transportkostnader kvarstår även fortsättningsvis i någon form.

Kommittén ansåg mot bakgrund av ovanstående att det fanns anledning att överväga ett förändrat transportstödsystem som på olika sätt kan bidra till att förbättra och förbilliga företagens transporter och i mindre grad används som ett renodlat fraktbidrag till det enskilda företaget. Stödgivningen skulle således i ökad utsträckning avse förbättringar i utbudet av och kvaliteten hos de transporttjänster som erbjuds i de områden som nu mottar transportstödet.

Även om det nya systemet enligt kommitténs mening borde ha sin utgångspunkt i en förenklad och decentraliserad administration ansåg kommittén det viktigt att vissa grundläggande regler uppställs för stödet för att säkerställa att medlen används på ett effektivt och för ändamålet lämpligt sätt. Den grundläggande riktlinjen borde vara att bidrag som ges inom transportområdet skall utnyttjas för täckande av sådana utgifter som har en direkt koppling till transporter av gods och personer till och från företag belägna i regionen. En annan grundläggande regel borde vara att stödet skall avse drifts- eller utvecklingskostnader. För investeringar i infrastruktur etc. finns redan ett regionalt instrument i länstrafikanslaget, varför sådana investeringar borde exkluderas. För vissa smärre "driftsnära" investeringar i t.ex. transportplaneringsutrustning etc. ansåg kommittén dock att stöd kunde lämnas.

Kommittén ansåg det viktigt att ett reformerat transportstödsystem upplevs positivt av alla inblandade parter. Mot bakgrund av komplexiteten i stödsystemet

och att många parter är berörda fann kommittén att effekterna av en reform av transportstödsystemet borde närmare utredas av en särskild utredare med uppgift att i samråd med berörda länsstyrelser, transportrådet och statens industriverk lämna förslag på hur ett förändrat transportstödsystem med ovan skisserade huvuddrag kan utformas utan alltför stora problem för företagen.

Den särskilde utredaren borde enligt kommitténs uppfattning även överväga om det stöd till transporter, som idag finansieras över glesbygdsstödet kan inordnas i ett reformerat transportstöd.

I fråga om transportstöden till Gotland ansåg kommittén i analogi med vad den tidigare sagt om ett reformerat transportstöd att utredaren också borde få i uppgift att pröva möjligheterna till en överföring av stöden till Gotland till den regionala nivån. Beträffande stödet till sjötrafiken ansågs emellertid möjligheterna till förändringar begränsade till följd av gällande avtal mellan staten och rederiet Nordström & Thulin AB, som löper till år 1998.

Beträffande stödet till Vänersjöfarten konstaterade kommittén att Trollhätte kanal har en betydelse ur både regionalpolitisk och samhällsekonomisk synvinkel. Sjötransporterna ger energisnåla och miljövänliga transporter genom en avlastning av lastbilsgods från vägarna. Kommittén fann att Vänerregionens transportsystem av vägar, järnvägar och sjöfart bör ses i ett samlat perspektiv. På ett likartat sätt som beträffande transportstödet borde utredaren pröva om de medel som för närvarande avsätts till Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse kan administreras av den regionala nivån.

1987 års regionalpolitiska kommittés förslag om tillkallande av en särskild utredare föranledde regeringens beslut om tillsättande av vår utredning.

4.3.2 Remissinstansernas synpunkter

Knappt trettio av de remissinstanser som yttrat sig över kommitténs betänkande berörde transportstödsfrågorna.

Det stora flertalet eller 24 instanser tillstyrkte eller hade ingen erinran mot att den föreslagna utredningen kom till stånd. Detta gällde transportforskningsberedningen, skogsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Vänerns hamnförbund, Trollhätte kanalverk, Vänerns seglationsstyrelse (de tre sistnämnda i gemensamt yttrande), Norrlandsfonden, Bergs, Bodens, Gällivare, Hagfors, Krokoms, Malungs och Östersunds kommuner, Landstingsförbundet, Småföretagens riksorganisation, Industricentra och Utvecklingsfonden i Västerbottens län.

Endast tre instanser var negativa till den föreslagna utredningen. Sjöfartsverket ansåg att skälen som anförts för en omprövning av transportstödet inte var tillfyllest. Om administrationen av stödet skulle ses över borde detta enligt verket ske i samband med den pågående översynen av transportrådet. Skellefteå kommun menade att godstransportstödet fungerar bra och inte behöver utredas. Övertorneå kommun ansåg att nuvarande regler för godstransportstödet måste bibehållas. Ad-

ministrationen av stödet kunde dock med fördel skötas lokalt.

Flera av instanserna underströk dock att transportstödet inte får försämras. Detta gällde bl.a. Bergs, Bodens, Gällivare och Strömsunds kommuner. Länsstyrelsen i Jämtlands län anförde att transportstödet på ett direkt sätt har medverkat till att stärka konkurrenskraften för företag i stödområden. Länsstyrelsen motsatte sig ett eventuellt borttagande av godstransportstödet, eftersom en sådan åtgärd drastiskt skulle försvåra verksamheten och sannolikt leda till nedläggningar för vissa företag inom t.ex. den för inlandet viktiga sågverksindustrin, inom verkstadsindustrin och byggmaterialindustrin. Länsstyrelsen i Västerbottens län förutsatte att utformningen av det nya stödet får en generell prägel och att det i samma utsträckning som det nuvarande stödet lämnar kompensation för höga transportkostnader på långa avstånd. Norrlandsfonden ansåg att det är av största vikt att stöden inte försämras i förhållande till nu gällande stödformer samt att man vid utredningen beaktar de regler som gäller inom EG.

Några remissinstanser anförde synpunkter på transportstödet framtida utformning. Länsstyrelsen i Norrbottens län ansåg att den föreslagna utredningen borde eftersträva en långtgående förenkling av stödets utformning. Transportforskningsberedningen förordade att man i utredningsarbetet bl.a. borde försöka belysa incitamenteffekterna av transportstödet på olika branscher och förädlingsled för att man skall kunna identifiera inslag av ogynnsamma regionala effekter. Skogsstyrelsen ansåg att ett effektivt och varsamt samt till förhållanden anpassat skogsbruk i skärgården kan

vara i behov av stöd för att skogsråvaran skall kunna tas om hand. Produktionskostnaden blir annars för stor. Hagfors kommun menade att den föreslagna utredningen borde noga pröva stödets betydelse för regioner som domineras av tunga industrier med väsentliga distributionskostnader för transporter till avsides kunder. Krokoms kommun ansåg att stödet borde ges en mindre byråkratisk utformning. Stöd bör t.ex. kunna utgå till material som är viktiga för processer utan att materialet i sig förändras. Östersunds kommun förutsatte att den föreslagna översynen skulle begränsas till att eliminera de tveksamheter som skapas vid tolkningen av avsändningsort. Kommunen förutsatte vidare att Östersund hänförs till inlandet vid handläggningen av stödärenden. Utvecklingsfonden i Västerbottens län ansåg att transportstödet kan få stor betydelse för näringslivet, om det utformas så att ett större antal företag än vad som hittills varit fallet kan beviljas stödet.

Persontransportstödet behandlades särskilt i ett fåtal yttranden. Länsstyrelsen i Västerbottens län konstaterade att inlandsföretagens kostnader för personkon-takter är höga. Med de restriktiva tillämpningsföreskrifter som föreligger har persontransportstödet i realiteten inte fått någon större betydelse för näringslivets kontaktkostnader. Även dessa regler borde således ses över i den föreslagna översynen. Skellefteå kommun ansåg att persontransportstödet borde helt reformeras/förenklas för att det skall kunna ha någon effekt. Enligt Övertorneå kommun borde persontransportstödet ändras så att man får räkna eget fordon i stödunderlaget, speciellt i kommuner som Övertorneå där varken SAS/Linjeflyg eller SJ medverkar. Utvecklingsfonden i Västerbottens län ansåg att inte minst persontransportstödet bör få en översyn.

Stödet till Vänersjöfarten behandlades av några remissinstanser. Sjöfartsverket ansåg det riktigt att Vänerregionens transportsystem som består av vägar, järnvägar och sjöfart ses i ett sammanhang. Skogsstyrelsen ansåg det väsentligt för skogsnäringen att sjöfarten på Vänern kan behållas som ett konkurrenskraftigt alternativ.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län erinrade om regionalpolitiska kommitténs påpekande att Vänerregionens transportsystem av vägar, järnvägar och sjöfart bör ses i ett samlat perspektiv. Därför ansåg länsstyrelsen också att de samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med de olika trafikslagen närmare borde utredas. Härigenom skulle bättre underlag för de trafikpolitiska åtgärdernas inriktning erhållas. Länsstyrelsen ansåg att Vänersjöfarten utgör en väsentlig del av den för näringslivets utveckling nödvändiga infrastrukturen i området. Likartade synpunkter anfördes av länsstyrelsen i Skaraborgs län och Karlstads kommun.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län erinrade också om att den särskilda utredaren borde pröva om de medel som för närvarande avsätts till Trollhätte Kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse kan administreras av den regionala nivån. I det förslag som utredningsmannen kommer att avge måste enligt länsstyrelsens mening stor hänsyn tas till att flera län kommer att beröras av transportstödet utformning och hantering såvitt avser Vänerområdet. Utgångspunkten måste vara att den administrativa och effektiva organisation som finns i Trollhätte Kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse då även fortsättningsvis tas tillvara.

Vänerns hamnförbund, Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse anförde i sitt gemensamma yttrande att Vänersjöfarten med dess stora uppland som omfattar stora delar av västra Sverige (P, R, S och W län) bör ses som ett riksintresse och att det inte finns någon enskild regional instans som är naturlig för administration av stödet till Vänersjöfarten. Det lämpligaste är därför att liksom hittills budgetmässigt låta kommunikationsdepartementet ansvara för anslagen till Vänerns seglationsstyrelse och Trollhätte kanalverk. I yttrandet anfördes vidare att Vänersjöfarten, som har konkurrerande landtransportvägar löpande parallellt med sjövägen är beroende av konkurrensneutralitet vad beträffar avgifter, fraktstöd m.m. Om några förändringar planeras beträffande transportstöd/regionalt stöd är det därför väsentligt att de olika transportmedlen behandlas lika.

Sjöfartsverket kunde inte finna några effektivitetsskäl för att transportstödet till Vänertrafiken skall administreras av något regionalt organ.

4.4

Tidigare gjorda utvärderingar

Godstransportstödet har utvärderats vid ett flertal tillfällen. Kommunikationsdepartementet genomförde år 1973 en utvärdering av stödets effekter på grundval av statistik från dåvarande fraktbidragsnämnden. Resultatet presenterades i proposition 1973:95. Det konstaterades bl.a. att transportkostnaderna för näringslivet i de nordligaste delarna av landet översteg transportkostnaderna för näringslivet i de södra och mellersta delarna med ungefär 40 %. Utvärderingen visade att

stödföretagens fraktmerkostnader minskade med i genomsnitt ca 50 procent som en effekt av transportstödet.

Av den gjorda enkätundersökningen framgick att många företag påverkats positivt i vad avser marknadsutveckling, investeringsutveckling, produktionsutveckling och sysselsättningsutveckling. Även viss bortlokalisering hade uppskjutits. Resultatet av propositionen blev att försöksperioden förlängdes och att stödet förstärktes.

Transportrådet genomförde år 1981 en utvärdering av transportstödet effekter. Resultatet redovisades i rapporten (TPR 1981:9) "Transportstödet - ett sätt att göra Sverige rundare". Resultatet av undersökningen kan enligt transportrådet sammanfattas på följande sätt:

- Stödets inriktning mot kanske främst verkstadsindustrin innebar att en relativt stor andel av stödet gått till branscher med bedömd tillväxtpotential.
- En relativt stor andel av stödet hade gått till företag med ökad sysselsättning under perioden 1976 - 1979.
- Stödets dominans, vad gäller antalet företag inom verkstadsindustrin, kunde ha inneburit en differentiering av industrin bort från de råvarubaserade branscherna. Samtidigt hade emellertid en stor andel av stödet gått till de traditionella branscherna.

- Transportstödet hade haft en inverkan på lokaliseringen av vissa verksamheter. Detta gällde främst i de större koncernerna samt för företag vars produktion ej är lokaliseringsberoende av olika råvaror.

En av slutsatserna i undersökningen blev enligt transportrådet att om det överordnade regionalpolitiska målet är att uppnå stabil långsiktig sysselsättning behövs ett selektivt transportstöd som ett verksamt medel att nå detta mål.

År 1985 genomförde transportrådet på uppdrag av regeringen en utredning i syfte att föreslå åtgärder för begränsning av kostnadsökningar för godstransportstödet. Resultatet redovisades i en promemoria daterad 1985-09-10. I denna presenterades olika alternativ av dels nivå-sänkande (se avsnitt 5.4.1) och dels kostnadsbromsande karaktär (se avsnitt 5.2). Detta i syfte att bryta den kostnadsupptrivande automatiken i godstransportstödet. Transportrådet konstaterade att några ingrepp i det nuvarande stödet inte bör ske med hänsyn till stödets regionalpolitiska effekter och med hänsyn till den relativt begränsade kostnadsutvecklingen för stödet. Sådana ingrepp skulle leda bort från de av riksdagen fastlagda intentionerna med stödet. Transportrådet konstaterade även att godstransportstödet inte enbart kan lösa näringslivets regionala obalanser. Det krävs även andra åtgärder i en offensiv satsning på regional utveckling. Det kan exempelvis gälla investeringar i infrastruktur, men transportrådet pekar också på att det likaledes också är viktigt för företagen att finna rationella och effektiva transportsystem.

4.5 Transportrådets bedömning

Administrationn av det regionalpolitiska godstransportstödet handhades som framgått från starten 1971 av en särskild myndighet fraktbidragsnämnden. I samband med tillskapandet 1980 av den centrala trafikmyndigheten transportrådet (TPR) integrerades transportstödsfrågorna som en enhet på transportrådet. TPR har underhand till utredningen inkommit med sina synpunkter på nuvarande transportstöd.

Transportrådet pekar i sin PM på avståndsfaktorns kostnadsmässiga effekter. Med avståndskostnader i vid mening avses i detta sammanhang förutom högre transportkostnader även längre transporttider och sämre kommunikationer etc. Det i landet rådande lokaliseringsmönstret beror bl.a. på varierande avståndskostnader för olika typer av verksamheter vid olika geografiska lägen. Variationen i storleken av avståndskostnaderna kan - även om dessa kostnader enbart uppgår till ett fåtal procent av totala produktionskostnaden - i vissa fall ha en väsentlig betydelse för lönsamheten och företagets fortsatta drift. Det kan spela en avgörande roll vid val av läge för nyetablering och filialutläggning. Ett par procent av produktionskostnaden kan enligt transportrådet i vissa fall betyda 10 eller 20 % av bruttovinsten. I avlägset belägna delar av landet föreligger dessutom sämre möjligheter att tillgodogöra sig den gynnsamma effekten av mer utvecklad och mångsidig ekonomisk och industriell miljö.

Avståndskostnadernas inverkan på ett företags handlande sammanhänger enligt transportrådet bl.a. med företagets struktur, produktions- och marknadsinriktning, transportkostnadernas andel av de totala produktionskostna-

derna samt av företagsvinsten. Den utvidgning av avsättningsområdet som kan vara en förutsättning för ett företags expansion och för att det skall komma i åtnjutande av stordriftens fördelar, kan förhindras eller försvåras genom att produkterna ej kan bära de ökade avståndskostnader som följer med försäljning till en avlägsnare marknad.

Beräkningar gjorda vid stödets införande grundades på att fraktmerkostnaden i vissa fall uppgick till 50 % vid en jämförelse mellan företag belägna i Norrland och södra/mellersta Sverige. På grundval av detta infördes ett stödsystem som genom åren utvecklats och fördjupats.

Transportrådet anser att det regionalpolitiska gods-transportstödet fortfarande utgör ett mycket betydelsefullt stöd för det norrländska näringslivet. Genom att ge kompensation för de fraktmerkostnader som uppstår vid transporter på långa avstånd medverkar stödet aktivt till att stärka företagens konkurrenskraft och göra det möjligt för dem att hävda sig i konkurrensen med andra företag på avlägsna marknader. Genom att fraktkostnaderna har ökat kraftigt genom åren för företagen har även betydelsen av godstransportstödet ökat. Fraktprishöjningarna är också en följd av att företagen minskat sina lager vilket innebär krav på tätare leveranser och mindre sändningsstorlekar. TPR grundar detta uttalande på en snart 20-årig erfarenhet av arbetet med detta stöd. TPR anser att godstransportstödet ej skall ses som ett renodlat regionalpolitiskt stöd, utan i stället betraktas som en kompensation för de fraktmerkostnader som uppstår vid transporter på långa avstånd. Transportrådet menar därför att gods-transportstödet skall ses som ett medel inom trafik-

politiken för att åstadkomma god regional balans och utveckling i olika delar av landet.

Transportrådet påpekar att av direktiven framgår att ett framtida reformerat transportstöd mera skall ha karaktären av ett transportutvecklingsbidrag än dagens renodlade fraktbidrag. TPR anser att även ett framtida transportstöd måste ha som huvudsyfte att kompensera företagen för de fraktmerkostnader som man aldrig kan bortse ifrån. Transportrådet menar att det är orealistiskt att tro att ett transportutvecklingsbidrag skall kunna överta stora delar av det nuvarande fraktbidraget.

Transportrådet delar uppfattningen att de nuvarande reglerna bör ses över och förenklas, men detta måste ske så att effekterna av regeländringarna noga utreds innan de införs. Det är också enligt TPR väsentligt att dessa ändringar ej införs alltför snabbt. Företagen måste ha en viss tid för omställning. Av direktiven framgår att utbetalning av stödet skall grunda sig på företagets totala frakt- och resekostnader respektive deras andel av saluvärdet. Transportrådet anser att fraktkostnadernas andel av saluvärdet för ett enskilt företag är en ointressant uppgift. En jämförelse måste enligt TPR göras med andra företag i samma bransch i Sverige för att därigenom försöka fastställa företagets fraktmerkostnader.

Fördelningen av eventuella länsvisa anslag måste enligt transportrådet ske av den centrala myndighet som har ansvar för trafik- och kommunikationsfrågor.

Transportrådet är mycket tveksamt till en decentralisering av transportstödet. RRV har i en rapport (1987:94)

pekat på att transportrådet hanterar transportstödet på ett effektivt sätt och att nuvarande stödregler talar för en central hantering av stödet. För en central administration talar också att kraven på rättvisa och likformighet och enkelhet då uppfylls. TPR anser att stöden i dag hanteras på ett rationellt och effektivt sätt med en relativt liten resursinsats och med en omfattande datorisering av stödrutinerna.

Transportrådet anser vidare att det är möjligt att även inom en central hantering av stödfrågorna ge länsstyrelserna ett ökat inflytande och förbättra kontakterna mellan transportrådet och dem. Därigenom kan det regionala inflytandet öka och stödsystemet göras mera flexibelt och anpassningsbart till olika regioners intressen.

TPR är mycket tveksamt till om det är rätt resursanvändning att lägga ut stödhantering på sju länsstyrelser när i dag totalt fem personer kan hantera dessa frågor. Transportrådet anser att länsstyrelserna i dag ej har de personella resurser som krävs för att hantera transportstöden.

Även om utredningen skulle finna det rationellt att lägga ut själva stödhanteringen på länsstyrelserna krävs emellertid enligt transportrådet fortfarande en central statlig trafikmyndighet för uppföljning, utvärdering, samordning och utgivande av allmänna råd och föreskrifter. Med den stora kunskap och erfarenhet som transportrådet erhållit genom många års arbete med stöden anser man det naturligt att denna uppgift läggs på rådet. Detta även mot bakgrund av att transportstödet skall ses som ett medel inom trafikpolitiken att uppnå god regional balans och utveckling i olika delar

av landet. Transportrådet delar därför ej REK 87:s uppfattning att statens industriverk skall ha denna övergripande roll när det gäller transportstöden. Transportrådet anser att de regionalpolitiska transportstöden inte heller i framtiden kan ses som renodlade stöd att hanteras av SIND utan snarare som kompensation till näringslivet för höga transportkostnader och därför betraktas som ett verksamt medel inom trafikpolitiken.

Transportrådet föreslår en rad administrativa förenklingar av den centrala stödhanteringen. TPR kan t.ex. träffa överenskommelser med transportförmedlingsföretag om hjälp vid upprättandet av ansökan om fraktbidrag för sökandens räkning. Andelen företag som använder förenklat förfarande genom datasammandrag från transportföretagen vid upprättande av fraktbidragsansökan kan ökas. Kostnaden för denna service blir bidragsgrundande. Rådet kan vidare träffa överenskommelser med företag om anpassning av deras datarutiner till ansökningsförfarandet. Andelen insända fraktdokument kan därigenom minskas. Transportrådets interna datorstöd kan också utvecklas ytterligare, bl.a. genom en ökad schablonisering av fraktkostnader vid internationella transporter genom databehandling.

Transportrådet framför även vissa besparingsförslag vilka behandlas vidare i avsnitt 5.4.1.

4.6 Statens industriverks bedömning

Statens industriverk (SIND) är ansvarig myndighet för en rad regionalpolitiska stödformer till näringslivet. SIND har dock hittills endast i begränsad omfattning

kommit i kontakt med transportsektorns olika regionalpolitiska stödformer. Vid de kontakter utredningen har haft med SIND har myndigheten framfört följande syn på transportstödet och kopplingen till övriga regionalpolitiska stödformer.

Transportstödet syftar till att kompensera företagen för geografiskt betingade merkostnader. Därigenom anser industriverket att stödet ingår som en del i den regionalpolitiska stödarsenalen och inte primärt är ett trafikpolitiskt medel. Denna syn stärks också enligt SIND av EG-perspektivet (se även avsnitt 4.7.2), där driftsstöd endast accepteras om en region har "varaktiga konkurrensnackdelar". Att motivera stöd till transporter av trafikpolitiska skäl torde enligt SINDS mening bli svårt mot denna bakgrund.

Successivt har hanteringen av de företagsinriktade regionalpolitiska stöden decentraliserats till regional nivå. 1990 års regionalpolitiska riksdagsbeslut innebär att verksamheten på regional nivå koncentreras till länsstyrelserna. Huvudmotiven för denna åtgärd har enligt SIND varit att förenkla och effektivisera handläggningen av stöden. Detta åstadkoms genom att företagen får en samlad kontaktyta i stödärenden samtidigt som länsstyrelserna får en samlad överblick över de regionalpolitiska insatserna i länet. I detta sammanhang skulle således transportstödet tillfoga ytterligare en dimension som idag saknas på den regionala nivån.

Det regionalpolitiska riksdagsbeslutet innebär i analogi med den regionala utvecklingen att all uppföljning, organisatoriskt stöd och utveckling av de företagsinriktade regionalpolitiska stöden samlas på en

central myndighet, nämligen SIND. Motiven är desamma, företagen och länsstyrelserna får en kontaktpunkt och möjligheterna till riktiga avvägningar ökar genom att den samlade kompetensen ökas på SIND, som får ett bredare underlag för utvärdering och utformning av den framtida stödpolitiken.

Till detta bör enligt SIND läggas att den pågående materialadministrativa utvecklingen inom näringslivet leder till att transporterna alltmer integreras i företagets produktion. Detta förutsätter en bredare syn på företagsutveckling till grund för samhälleligt stöd, något som enklast åstadkommes genom att den centrala stödhanteringen koncentreras till ett ställe.

Mot denna bakgrund förordar således SIND att transportstödet i likhet med övriga företagsinriktade stödformer i fortsättningen centralt skall hanteras av SIND.

4.7 Internationella erfarenheter

4.7.1 Norden

I Finland finns ett statligt transportstöd. Nuvarande regler gäller sedan år 1982. Stödet gäller för uttransporter från huvudsakligen det finska regionalpolitiska utvecklingsområdet. Stödets konstruktion liknar det svenska med ett centralt regelverk och en central administration. Stödet handhas av handels- och industriministeriet.

Den finska statens kostnader för stödet fördubblades under perioden 1982-1988. Till 1988 års riksdag lade mot denna bakgrund den finska regeringen ett bespa-

ringsforslag med inskränkningar i de stödberettigade varugrupperna. Forslaget bordlades dock med hänvisning till förestående val, och har sedermera inte aktualiserats.

Norge hade tidigare ett år 1971 infört centraladministrerat restitutivt transportstöd av liknande typ som Sveriges nuvarande. Även i Norge ökade under en följd av år kostnaderna för stödet kraftigt. Under de senaste åren har stödet genomgått en genomgripande förändring varigenom det norska transportstödet halverats i omfång och administrationen delegerats till fylkesnivå. Skälen för detta framgår av stortingsmelding 1988-89 nr.29 "Politikk for regional utvikling".

Å foreta löpende subsidiering av transportkostnader lar seg vanskelig forene med målet om effektivisering og mer målrettet bruk av de distriktpolitiske virkemidlene. Disse virkemidlene skal stimulere til utvikling av et næringsliv som står mest mulig på egne bein, og som er konkurransedyktig med de rammebetingelser lokaliseringssstedet gir. Löpende subsidiering av den typen transportstøtteordningen representerer bidrar i liten grad til den omstilling og nyskapning vi ellers tilstreber gjennom virkemiddelbruken.

Transportstøtten har vært fordelt på grunnlag av ett sentralt utformet regelverk. Dette garanterte i prinsippet bedriftene en viss statlig støtte til transport dersom visse kriterier var oppfylt. Det var tilstrekkelig at bedriftene i støtteområdet ble påført kostnader ved å sende sine varer over en viss minste avstand. Det ble ikke foretatt noen form for behovsprøving eller vurdering av rimeligheten av at bedriften fikk tildelt slik støtte. Departementet har grunn til å tro at det på denne måten har vært fordelt store beløp til bedrifter som har vært i stand til å bære sine transportkostnader selv, mens det ellers har vært vanskelig å finne midler til gode projekter. Dette var bakgrunnen for at departementet i 1986 foreslo en dreining av virkemiddelbruken ved å redusere bevilgningen til transportstøtte til det halve. De innsparte medlene ble anvendt for å stimulere nyskapning og tiltaksarbeid gjennom opprettelsen av kommunale næringsfond.

Et automatisktt virkende regelverk forvaltet sentralt må utformes svært generelt. Dette gir ikke mulighet for å ta hensyn til regionale forskjeller i produksjonsstruktur og transportbetingelser. Enkelte distrikter sliter fortsatt med dårlig tilgjengelighet og dårlig transporttilbud. For næringslivet på slike steder vil transportkostnadene ofte utgjøre en forholdsmessig stor andel av produktionskostnadene. Utvikling av et næringsliv på disse stedene vil også ofte være betinget av at en del av disse kostnadene kan reduseres.

Stortinget vedtok i juni 1988 departementets forslag om å delegere ansvaret for den regionale transportstøtteordningen til fylkeskommunene fra og med 1989. Tildeling av transportstøtte skjer etterskuddsvis. Støtte til transporter utført i 1988 vil derfor bli fordelt etter prinsipper og regler fastsatt av fylkeskommunene.

Gjennom denne delegering blir det i større grad mulig å styre fordelingen til bedrifter i de mest utsatte områdene. Det vil også kunne tas mer individuelle hensyn ved fordelingen av støtten. Dermed kan støtten brukes mer målrettet og nyttes som et virkemiddel i fylkeskommunenes øvrige arbeid for næringsutvikling. Det økonomiske nivå transportstøtten nå ligger på bør ikke økes i årene framover. Det overordnede målet om å gjøre næringslivet mest mulig uavhengig av løpende støtte bør stå fast.

Erfarenheterna av den gjennomførda regionaliseringen av det norske transportstødet är ännu så länge inte entydiga. Klart är att de enskilda fylkena valt olika regelsystem för stödgivningen. I vissa fylken har man i stort sett bibehållit de tidigare centrala reglerna för stödgivningen, medan andra fylken använder medlen flexibelt efter egna riktlinjer. Det är mot denna bakgrund ännu för tidigt att göra några värderande omdömen om reformen. Transportstødet sorterar i Norge under kommunal- og arbeidsdepartementet.

4.7.2 Den europeiska gemenskapen

Den europeiska gemenskapen EG är i princip emot alla stöd som snedvrider konkurrensen. Samtidigt har de strukturproblem inom industrin som förmodligen kommer att speciellt drabba perifera delar av EG uppmärksamhets. EG avser därför att kraftigt intensifiera sina egna regionalpolitiska insatser och accepterar också att medlemsländerna själva bedriver regionalpolitik.

Ett transportstöd av nordisk modell måste betraktas som ett stöd till löpande kostnader i rörelsen. Sådana driftsstöd är i princip inte förenliga med den gemensamma marknaden. Undantag gör dock därvid för stöd till de sämst ställda regionerna där infrastrukturen är så dålig att det inte bedöms räcka med stöd till investeringar och sysselsättning för att hålla kvar företag. I ett EG-meddelande från år 1988 uttrycks detta sålunda:

"Some regions may suffer from such severe structural disadvantages, for example, those caused by remote location, that they are almost insuperable. As a practical example, island regions in peripheral locations can suffer a permanent cost disadvantage ... because the burden of additional transportation expenses. The same holds true for communication costs." (Commission communication on the method for the application of Article 92(3)(a) and (c) to regional aid, OJ C 212 1988-08-12)

Hittills har stöd av liknande typ som de nordiska transportstöden så vitt vi kunnat utröna endast förekommit inom EG-området i Tyskland till och från Västberlin och i Italien för jordbruksprodukter från Sardinien. I en sammanställning över regionalpolitiska åtgärder framtagen år 1989 av The European Policies Research Centre nämns endast stödet för Västberlin, som

ju dessutom inom kort torde bli inaktuell i och med Tysklands återförening.

Långa avstånd och höga transportkostnader betraktas som framgått i EG som en lokaliseringss nackdel som kan motivera ett driftsstöd. Detta kan tala för att ett transportstöd för de långa transporterna från Norrland skulle kunna accepteras i ett europeiskt perspektiv. Vissa kontakter som togs med EG-tjänstemän vid den regionalpolitiska kommitténs (REK 87) besök i Bryssel våren 1990 stöder också denna tanke.

Ett problem i sammanhanget är dock att stödformen som framgått är ovanlig inom EG-området och att det således saknas jämförelseobjekt, varför EG:s inställning till det svenska transportstödet i dess nuvarande form är oklar. Några enskilda fall där kommissionen kommenterat transportstöden har vi inte påträffat.

Till transportstödet's nackdel i dess nuvarande form talar sålunda att det är ett driftsstöd som dessutom bara vissa företag i vissa branscher kommer i åtnjutande av stöden. Till transportstödet's fördel talar dock att det uppfyller kriteriet att vara förutsägbart och att de områden som berörs verkligen är perifera med hänsyn till EG:s ekonomiska centrum och att större delen av dessa områden har en svagt utvecklad infrastruktur för kommunikationer. Ur EG:s synvinkel är dock stödgivning som inriktas mot utvecklingsinsatser för de allmänna transportförutsättningarna i en region att föredra framför rena driftsstöd till företag.



5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

5.1 Allmänna utgångspunkter

5.1.1 Trafikpolitiken

Riksdagen beslutade under våren 1988 om trafikpolitiken inför 1990-talet (prop. 1987/88:50, TU 13, 15-24 och 27). Riksdagens trafikpolitiska beslut utgår från fem stora uppgifter. Det gäller att minska trafikens miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten, utveckla infrastrukturen för 2000-talets behov, höja effektiviteten i transportsystemet samt säkerställa en tillfredställande trafikförsörjning i alla delar av landet.

Det övergripande målet för trafikpolitiken är enligt riksdagsbeslutet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta mål utvecklas i fem delmål, varav ett innebär att transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Beträffande inriktningen av trafikpolitiken i stort konstateras att konsumenterna bör ha så stor valfrihet som möjligt när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel. Effektivare konkurrens mellan olika trafikutövare och trafiksystem skall förenas med en ökad samverkan mellan olika trafikmedel och trafikslag. Vidare framhålls att beslut om hur transporterna skall utformas bör fattas i så decentraliserade former som möjligt men att samhället skall ha ansvaret för de

trafikanläggningar som behövs för att allmänna transportbehov skall kunna tillgodoses.

Begreppet lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader innebär att trafikpolitiken skall medverka till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet. Därmed betonas inte bara resursanvändningen inom transportsektorn utan också att transportererna skall kunna lämna effektiva bidrag till att uppfylla målen inom andra samhällssektorer, t.ex. inom regional-, handels-, närings-, energi- och sysselsättningspolitiken. Det framhålls i det trafikpolitiska beslutet att samspelet mellan de trafik- och regionalpolitiska åtgärderna bör förstärkas ytterligare. Insatserna bör avpassas efter de förutsättningar och förhållanden som finns i olika regioner och utformas så att de utvecklingsmöjligheter som finns beträffande trafikförsörjning kan tas tillvara.

Denna inriktning av trafikpolitiken inför 1990-talet har lett till en rad konkreta åtgärder. Viktigast i detta sammanhang är emellertid införandet av länstrafikanslagen, varigenom det regionala inflytandet över planering och prioritering av investeringsmedel för länsvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar har stärkts och länsstyrelserna har fått en regionalt samordnande roll även inom trafiksektorn.

5.1.2 Regionalpolitiken

Våren 1990 fattade riksdagen beslut om regionalpolitik inför 90-talet (prop. 1989/90:76, AU13, rskr 346). Målsättningen för regionalpolitiken är enligt riksdagsbeslutet att ge människor tillgång till arbete, service

och god miljö oavsett var de bor i landet. Politiken skall främja en rättvis fördelning av välfärden mellan människor i olika delar av landet, en balanserad befolkningsutveckling så att en betydande valfrihet i boendet kan åstadkommas samt att produktionen kan ske rationellt, varigenom en god ekonomisk tillväxt kan uppnås.

Enligt riksdagsbeslutet måste de regionala problem som finns i olika delar av landet angripas genom en samordnad sektorspolitik och samverkan mellan olika samhällsverksamheter. Regionalpolitiken måste inriktas på att i vissa regioner kompensera brister i infrastrukturen, i andra regioner på att stödja industriell utveckling och utflyttning av tjänsteföretag eller en kombination av olika typer av åtgärder. I vissa delar av landet, framför allt norra Sveriges inland, kommer det att behövas stöd till näringslivsutveckling under överskådlig tid för att kompensera för långa transporter, klimatförhållanden eller andra konkurrensnackdelar, medan det i andra regioner kan vara fråga om att temporärt göra samhälleliga insatser för att underlätta genomförandet av en omfattande strukturförändring.

Regionalpolitiska åtgärder skall enligt riksdagsbeslutet sättas in där de största behoven finns, där de gör störst nytta samtidigt som samhällets stöd bör minimeras. I princip skall varje sektorsorgan ta ansvar för att medverka till en positiv regional utveckling inom sitt verksamhetsområde. Tillsammans med andra politikområden kan därför regionalpolitiken skapa en balanserad utveckling i alla delar av landet.

Genom samverkan kan regionala utvecklingsåtgärder bidra till att skapa ekonomiskt, socialt, kulturellt och

miljömässigt fungerande regioner. Det är lätt att inse att i stort sett alla regioner har problem i något avseende. Det är därför enligt riksdagsbeslutet viktigt att lösa de problem som uppstår på de platser där de finns. En övergripande riktlinje för regionalpolitiken är mot denna bakgrund att den skall genomföras i så decentraliserade former som möjligt för att därigenom komma nära de regionala problemen och kunna ta vara på varje enskild regions egna resurser och utvecklingsmöjligheter. Decentralisering av ansvar och resurser är också ett viktigt sätt att skapa och vidmakthålla människors engagemang för bl.a. utvecklingsfrågor. Samtidigt understryks att vissa väsentliga inslag i regionalpolitiken kräver att åtgärderna ibland måste vidtas gemensamt för flera län och ibland i ett nationellt sammanhang.

Bland de konkreta åtgärderna som ingår i riksdagens regionalpolitiska beslut bör nämnas att de tidigare tre stödzonerna för regionalpolitiskt företagsstöd ändras till två, varigenom insatserna koncentreras mot norra Sveriges inland och kustkommunerna även i Norrland exkluderas från stödområdet. Gotlands län lyftes också genom beslutet ut ur stödområdet.

Genom det regionalpolitiska riksdagsbeslutet anslås också ytterligare 330 milj. kr. i särskilda medel för vissa regionalpolitiskt motiverade infrastrukturinsatser. Enligt riksdagen skall dessa medel ses som ett flexibelt komplement till de olika sektorernas ordinarie medel. I propositionstexten nämns som exempel bl.a. teknikspridningsprojekt, samordnade trafikprojekt och turismprojekt. Som exempel på undantagna användningsområden nämns dock investeringar i trafiksektorns infrastruktur, direkt företagsstöd resp. driftsstöd.

Enligt beslutet skall länsstyrelserna på regional nivå ha huvudansvaret för samordningen av statens regionala utvecklingsinsatser. Handläggningen av regionalpolitiskt företagsstöd bör enligt riksdagen läggas helt på länsstyrelserna. Antalet stödhandläggande organ kan därigenom minskas - idag sköter utöver länsstyrelsen även statens industriverk, länsarbetsnämnden och utvecklingsfonderna viss stödhandläggning - vilket bör innebära en förbättring för stödmottagarna.

5.1.3 Den regionala statliga förvaltningen

I sammanhanget bör också nämnas att riksdagen under våren 1990 beslutat om en ny regional statlig förvaltning fr.o.m. den 1 juli 1991 (prop. 1988/89:154, BoU 1989/90:4 och 9). Beslutet innebär i huvudsak att en ny länsstyrelse bildas av de verksamheter som idag bedrivs av länsvägnämnden, länsskolnämnden och lantbruksnämnden samt den nuvarande länsstyrelsen. Viss del av länsbostadsnämndens verksamhet skall också ingå i den nya länsstyrelsen som i övrigt får vidgade uppgifter vad gäller bl.a. kommunikationer och trafiksäkerhet. Avsikten med reformen är bl.a. att statens representation i länen skall förstärkas genom att en myndighet bildas som på ett allsidigt och kompetent sätt kan väga olika sektoriella intressen mot varandra och, inom ramen för gällande lagstiftning, ta hänsyn till regionala förhållanden. En sådan stärkt länsstyrelse skall kunna verka som ett sammanhållande regionalt statligt organ med ansvar för uppföljning och utvärdering av gjorda insatser från ett samlat regionalt perspektiv.

Enligt propositionen får också en så genomgripande förändring av den regionala statliga nivån konsekvenser för de centrala statliga myndigheterna. En starkare regional nivå gör det möjligt för dessa att i högre grad styra via materiella regler och ekonomiska styrsystem, i stället för att i detalj styra hur uppgifterna verkställs. Genom att länsstyrelsen blir en mer allsidigt sammansatt myndighet bör det också vara möjligt att i högre grad delegera uppgifter till den regionala nivån. Genom riksdagsbeslutet skapas därigenom ytterligare förutsättningar för att i länen väga sektorsintressen mot varandra och samtidigt ta hänsyn till regionala förhållanden och regionala mål för utvecklingen.

5.2 Varför behövs ett regionaliserat godstransportstöd?

Driftsstöd som transportstödet har ofta varit under debatt, speciellt bland nationalekonomer. Det har hävdats att driftsstöden tenderar att konservera en förlegad näringslivsstruktur. Godstransportstödet är sålunda inriktat mot fabriksproduktion av produkter, och en betydande del av stödbeloppet går idag till stora företag med anknytning till de s.k. basnäringarna trä och stål, dvs. till företag som genom närheten till råvaror inom stödområdet kan sägas ha produktionsfördelar jämfört med företag belägna utanför området.

P-O Hesselborns studie av transportstödet ur en principiell samhällsekonomisk synvinkel från 1983 (för 1982 års regionalpolitiska utredning, se avsnitt 4.2) pekar just på dessa problem. Han menar att en långsiktigt hållbar utveckling av näringslivet endast kan uppnås om

företagen konfronteras med faktorpriser som avspeglar regionens specifika produktionsförutsättningar. Transportstödet diskriminerar till förmån för företag med stor transportkostnadsandel och riskerar att snedvrida de enskilda företagens produkt- och teknikval.

Som nämndes i avsnitt 4.7.1 genomfördes i Norge en förändring av regelverket för transportstödet den 1 januari 1989, vilken innebär att fylkeskommunerna fördelar stödet fritt efter sina egna principer. Det skall dock vara transportkostnader som stöds. Dessförinnan hade antagits ett förslag om att från år 1987 halvera beloppet för transportstöd. Den återstående delen av det ursprungliga stödet har gått in i kommunala näringsfonder. Förändringarna har i Norge motiverats just med att löpande driftsstöd som transportstödet endast i liten grad bidrar till nödvändig strukturförändring och utveckling, och att stödsystemet bör stimulera till utveckling av ett näringsliv som är konkurrenskraftigt med de rambetingelser som lokaliseringen ger.

Tidigare gjorda utvärderingar av transportstödet (se vidare avsnitt 4.4) visar också på svårigheten att kvantitativt och kvalitativt mäta de regionalpolitiska effekterna av godstransportstödet. Många av resultaten från dessa utvärderingar - som i och för sig ofta pekar på stödets positiva betydelse - har fått grundas på enkäter riktade till företag, med de problem i tillförlitligheten som sådana undersökningsmetoder ger.

Ett rimligt antagande kan dock vara att endast en mindre del av stödet har en direkt effekt på etableringar och sysselsättning i stödområdet, och att stöddets betydelse också varierar kraftigt mellan olika

regioner och branscher. Statens industriverk har på uppdrag av utredningen utfört vissa beräkningar av stödets betydelse mätt i transportstödet andel av olika företags totala omsättning och resultat under år 1988. Undersökningen är emellertid till sin omfattning begränsad och kan därför inte användas för mera långtgående slutsatser. Företag i stödzon 1, som har den lägsta stödprocenten (högst 10 % av bidragsgrundande fraktkostnader) och där stödet därför kan antas ha relativt sett minst betydelse omfattas sålunda inte av statens industriverks undersökning. Inte heller ingår företag som fått mindre än 100 000 kr. i stöd under året. Vissa grova slutsatser kan dock dras av undersökningen. Denna visar sålunda att stödet utgör endast en procent eller ännu mindre av omsättningen hos nära en tredjedel av de 47 statistiskt utvalda undersökta företagen, och att stödet hos endast 6 % av företagen utgör mer än tre procent av omsättningen. Undersökningen visar också att stödet hos hälften av företagen utgör mindre än 20 % av resultatet efter avskrivningar. Undersökningen visar som väntat att stödet har störst betydelse för företagen i stödzon 5 (norra Norrlands inland). Stödet utgör här mer än två procent av omsättningen hos 56 % av de undersökta företagen, jämfört med endast 17 % i övriga zoner. Också när det gäller resultatet har stödet störst betydelse i zon 5. Särskilt om företagets ofta negativa finansnetto beaktas och jämförelsen sålunda görs mellan stödet och resultatet före extraordinära poster, utgör stödet mer än 60 % av resultatet hos hela 78 % av de undersökta företagen i zon 5. Motsvarande siffra i övriga undersökta zoner är endast 21 %. Någon entydig bild av skillnader i branscher etc. ger inte undersökningen, huvudsakligen p.g.a. det relativt begränsade urvalet.

Ett ytterligare problem med transportstödet nuvarande konstruktion är att det innebär en automatik i de årliga kostnadsökningarna på statsbudgeten. Som framgått av tabell 2 (se avsnitt 2.1.1) har ökningarna under senare år varit mycket kraftiga. Under perioden 1985-1990 har kostnaden för stödet ökat med mer än 100 milj. kr. Propåer om att av statsfinansiella skäl bryta den kostnadsuppdrivande automatiken har mot denna bakgrund ofta förts fram, särskilt i en situation med krav på en stram budgetpolitik.

Det är dock enligt vår mening klarlagt att möjligheterna att bryta den kostnadsuppdrivande automatiken i nuvarande godstransportstöd utan att väsentligt ändra stödreglerna är mycket begränsade. Transportrådet genomförde som nämnts (avsnitt 4.4) på regeringens uppdrag 1985 en studie av dessa möjligheter (PM 1985-08-20). Transportrådet redovisade därvid vilka olika vägar som finns för att "frysa" transportstödet anslagsnivå eller i alla fall bromsa kostnadsutvecklingen.

Den till synes enklaste vägen att bromsa kostnadsökningarna innebär en "frysning" av bidrag per år och sökande. Inget företag skulle alltså kunna erhålla mer i stöd än under föregående bidragsår. En lång rad nackdelar finns dock. Företagets transporter varierar ofta kraftigt mellan åren på grund av ordertillgång m.m., varför en frysning vid en "lågkonjunktur" kunde få orimliga effekter. Dessutom är omsättningen på sökande stor, med många nya företag. Eftersom man inte kan begränsa dessa kostnader i nivå med de tidigare får förslaget anses som genomförbart.

En maximering av bidragen till de enskilda företagen är en mer generell verison av ovanstående. Inget företag skulle kunna erhålla mer i stöd än ett visst på förhand beslutat belopp. Något avgörande skydd mot totala kostnadsökningar för stödet erbjuds dock inte av detta förslag, eftersom många små sökande kan kosta lika mycket som några få stora. För att uppnå tillräcklig besparingseffekt kommer taket att behöva sättas så lågt att många företag berörs, vilket kan medföra att de större kommer att uppleva stödet som mindre värdefullt. I samband med att 1984 års regionalpolitiska utredning framförde tankar på tak framkom dessutom en lång rad administrativa problem med sådana lösningar som kan leda till ett oönskat kringgående av reglerna och krångel vid granskningen. En stor opinion av remissinstanser avstyrkte då förslaget.

Ett annat förslag är att procentsatserna i respektive zon och avståndsgrupp skulle fastställas i efterhand i samband med utbetalningen, när man efter eftergranskningen vet hur mycket man måste spara för att inte överstiga föregående års kostnad. Granskningen måste då läggas om till helår eller alternativt måste utbetalningen ske "a conto". Den stora nackdelen med detta förslag är emellertid att företagen fräntas möjligheten att i förväg veta hur mycket stödet blir på en viss transport, vilket som tidigare antytts upplevts som en stor fördel med fraktbidraget. Tillsammans med eventuell utökad väntan på pengarna (vid helårsgranskning, se ovan) kan en besparing enligt detta alternativ bedömas komma att få ett mycket negativt bemötande hos företagen och innebär dessutom svåra administrativa problem.

Ett sätt att minska dessa problem vore att fastställa procentsatserna före respektive bidragsår med hjälp av prognoser över förväntad kostnadsutveckling. Företagen skulle då kunna beräkna sina förväntade bidrag som i dag. Halvårsutbetalningarna kunde även bibehållas. Förutom det administrativa arbetet i samband med fastställandet av procentsatserna och informationen till de sökande skulle inte detta förslag leda till några särskilda svårigheter vid granskning och utbetalning. För att uppnå en besparing på t.ex. 20 milj. kr. krävs emellertid en nedskrivning av samtliga procentsatser med 3 % (50 blir 47 %, 35 blir 32 % osv. till 10 som blir 7 %). Att kompensera stödanslagets årliga ökning med dylika nedskrivningar låter sig därför inte göras upprepade gånger utan att bl.a. nuvarande 10 %-satsen blir för låg och helt måste slopas, vilket konkret innebär att hela zon 1 försvinner samt avståndsgrupp 1 i övriga zoner, vilket alltså innebär att stödet radikalt omdanas. En stor del av den reella besparingen kommer dessutom att ske i zon 5, där stödet har störst effekt, vilket i möjligaste mån bör undvikas.

Samtliga modeller som transportrådet redovisade ledde som framgår till olika negativa effekter. Stödets ofta påtalade fördel genom sin förutsebarhet riskeras, och den regionalpolitiska profilen på stödet skulle mycket snabbt radikalt förändras om anslaget skulle frysas och regelverket anpassas till detta. Enligt vår mening är transportrådets slutsatser i denna del fortfarande giltiga.

Trots detta kan det inte uteslutas att statsfinansiella skäl relativt snabbt kan komma att tvinga fram ett "tak" på kostnadsökningen för godstransportstödet till Norrland, vilket mot ovan nämnda bakgrund således

skulle innebära krav på olika genomgripande ändringar av det generella regelverket för transportstödet. Beslut om dessa försämringar skulle i nuvarande system få fattas på central nivå.

Till detta kommer att det råder tveksamhet om transportstödet i sin nuvarande form kan bibehållas vid ett svenskt närmande till den europeiska gemensamma marknaden. Som framgått av avsnitt 4.7.2 accepterar EG idag endast driftsstöd i undantagsfall och stöd av den typ som transportstödet utgör är ovanliga inom EG-området. Det är däremot känt att EG som regionalpolitiskt medel föredrar insatser med utvecklingsprofil.

Från effektivitetssynpunkt finns det mot bakgrund av bl.a. de ovan skisserade problemen enligt vår mening skäl att se över transportstödet nuvarande utformning. Denna slutsats skall dock inte ses som kritik mot transportrådets centrala administration av det regionalpolitiska transportstödet i dess nuvarande utformning. En granskning gjord av riksrevisionsverket (RRV revisionsrapport Dnr 1987:94) konstaterade således att det nuvarande transportstödet i allt väsentligt administreras på ett rationellt och för såväl de sökande som staten effektivt sätt. RRV konstaterar också att de nuvarande reglerna för transportstöd talar för en central granskingsorganisation. Med nya regler för stödet ändras dock enligt vår mening förutsättningarna även beträffande stödets administration.

Regeringens regionalpolitiska målsättning innebär som framgått bl.a. en önskan att i ökad utsträckning ta vara på olika regioners egna resurser samt att utöver lokaliseringsbidrag även stödja företagens utveckling, genom bl.a. produktutvecklings-, marknadsförings- och

utbildningsinsatser. Insatserna bör dessutom i största möjliga utsträckning genomföras i decentraliserad form. Genom den nya länsförvaltningsreformen skapas också som vi sett ökade förutsättningar för att den regionala nivån att klara denna nya roll.

Även trafikpolitiken har som framgått under senare år inriktats mot att decentralisera beslutsfattandet för att därigenom minska den statliga detaljregleringen och föra besluten närmare dem som berörs. Som exempel på detta kan nämnas avskaffandet av bidragssystemet för olönsam busslinjetrafik (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 18, rskr. 260). Berörda kommuner i glesbygdslänen har kompenserats genom ökade skatteutjämningsbidrag för att skapa möjligheter att upprätthålla den lokala och regionala kollektivtrafiken. Ytterligare ett exempel är det s.k. länstrafikanslaget, som inrättades genom riksdagens trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50, TU 20, rskr. 297). Härigenom har man på länsnivå fått möjlighet att prioritera mellan olika infrastrukturinvesteringar avsedda för person- eller godstrafik.

Det är enligt vår mening viktigt såväl ur trafik- som regionalpolitisk synvinkel att de pågående strävandena till decentralisering fullföljs och vidareutvecklas. Vi anser därför att transportstödet på ett klarare sätt än idag bör anknytas till den regionala nivån och länsstyrelserna. För detta talar också möjligheterna till en koppling mellan transportstödet och andra regionalpolitiska stödformer, som nu i huvudsak administreras av länsstyrelserna, samt en samlad syn på regionalpolitiska företagsstöd på central nivå.

Mot bakgrund bl.a. av de synpunkter som framkommit från berörda parter under utredningen har vi valt att nedan

skissera två varianter på ett reformerat transportstöd. I det ena fallet gäller det ett helt igenom regionaliserat stöd, i andra fallet ett system där nuvarande centralt administrerade transportstöd finns kvar i bantad form parallellt med regionala insatser.

5.3 Alternativ I - Regionala transportutvecklingsbidrag

5.3.1 Godstransportstödet omformas

Behoven av regionalpolitiska insatser för att stödja näringslivets transporter inom stödområdet är många och skiftande. 1987 års regionalpolitiska kommitté pekade i sitt betänkade särskilt på infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen. Genom den pågående utvecklingen av nya planeringssystem för vägar och banor såväl på nationell som regional nivå tillförsäkras nu bättre än tidigare de regionala aspekterna ett relevant inflytande på infrastrukturutvecklingen. Särskilt genom länstrafikanslagets tillkomst har möjligheterna ökat att på regional nivå avväga infrastrukturinsatser för bl.a. näringslivets behov mot andra insatser och därigenom åstadkomma en systemsyn.

Men även vid sidan av rena infrastrukturinsatser, som faller utanför vårt utredningsuppdrag, finns en rad regionalpolitiskt betingade problem runt näringslivets transporter. Kapitalrationaliseringen genom s.k. materialadministrativa (MA) satsningar medför minskad volym på materialflödet i produktionsprocessen, vilket leder till minskade lager som i sin tur innebär högre krav på effektivitet och kvalitet i transportsystemet.

För godstransporter betyder det konkret ökad tidsprecision och turtäthet, s.k. just-in-timefilosofi (JIT). Anpassningen till detta underlättas genom bättre informationssystem. Tidspressen frammanar mer frekventa transporter med mindre sändningsstorlekar. Förändringen av transportutbudet förstärks också av godsstrukturens allt högre förädlingsgrad och varuvärden.

Transport- och lagerekonomi har också successivt medfört en reducering av antalet godsterminaler i transportförmedlingsföretagens nät. Rollfördelningen på godstransportmarknaden har förändrats. Initiativet har övergått från transportörerna till företagen vilket har medfört lönsamhetsproblem för mindre transportörer.

Det står klart att det i framtiden gäller att anpassa sig och konkurrera med kvalitet snarare än kvantitet. Med transportkvalitet menas i detta sammanhang faktorer som geografisk tillgänglighet, snabbhet, turtäthet, tidsprecision och transporter med kort varsel, låg risk för transportskador, service, kapacitet samt minskade sändningsstorlekar.

Denna pågående utveckling, speciellt hos de större företagen, mot högre krav på transportkvalitet med tidsanpassade transporter och mindre sändningsstorlekar påverkar genom krav på särlösningar och slutna system transportsystemet över hela landet. Detta kan komma att inverka negativt på de små och medelstora företagens möjligheter att erhålla en tillfredsställande transportförsörjning till rimliga priser, speciellt inom stödområdet. För att möta en sådan utveckling är det viktigt att höja den logistiska kunskapsnivån inom hela näringslivet.

Vi menar mot denna bakgrund att det är lämpligt att medel från ett reformerat transportstöd skall kunna användas för sådana utbildnings och utvecklingsinsatser.

Insatserna bör kunna vara flexibla. För små företag kan t.ex. samverkan initieras vad gäller konkreta åtgärder i syfte att förbättra transportplaneringen, t.ex. genom datorisering av gemensamma informationssystem, öka möjligheten till samlastningar samt förbättra terminal- och lasthantering. Någon egentlig MA-satsning är här ej meningsfull och företagen har en för liten transportvolym, om merparten av leveranserna går på tid eller om det råder obalans mellan in- och utgående transporter. För att vid behov öka benägenheten att delta i samverkansprojekt skulle sådant deltagande kunna ställas som villkor för stödmedel.

I medelstora företag kan MA-projekt genomföras. Linjesträckning och slingning, kapacitetsutnyttjande, samverkan mellan olika transportmedel, terminalfrågor och beställningar kan planeras gemensamt av flera företag. Man kan t.ex. upprätta en regional transportdatabas som innehåller uppgifter om laster, bilar, tidtabell och priser. Den kan också fungera som en regional transportbörs (jämför de nationella Datafreight och Transport Data Link) med uppgifter om returfrakter etc. Utbildning och rådgivning i logistiskt tänkande inom företagen är också viktigt.

De medelstora företagen saknar ofta egna resurser för att möta den hårdnande konkurrensen utifrån MA-kraven. De står därför utanför den utveckling mot specialiserade transportsystem som nu utformas nästan enbart på de stora företagens villkor. När det gäller MA talar

experter ofta om en ny strukturrationaliseringsvåg. Både småföretagen och de medelstora företagen är i högre grad än storföretagen beroende av transportörerna. Eftersom dock dessa traditionellt konkurrerar med pris i högre grad än kvalitet, kan detta beroende medföra att företagen alltmer halkar efter i den kvalitativa transportutvecklingen. Här skulle ett transportutvecklingsbidrag således kunna spela en viktig roll.

Ett annat förslag är att med medel från transportutvecklingsbidrag starta regionala planerings- och konsultföretag för transportörer som kan utarbeta ett nytt pris- och styrsystem som inte missgynnar företagen i t.ex. Norrlands inland. En annan inriktning kan vara en satsning på företag med en speciellt ogynnsam lokalisering. Det gäller framför allt Norrlands inland, där fraktavtalen ofta är relativt dyrare och behoven av stödinsatser därför är större.

Ett regionalt transportutvecklingsbidrag skulle även i ett läge där godstransportförsörjningen hotas kunna användas till upphandling av regionala transporter genom anbudsgivning av lokala transportörer etc. Glesbygdsdelegationen har i en skrivelse som överlämnats till transportstödsutredningen föreslagit införande av ett särskilt s.k. forslingsbidrag för transporter till järnvägsterminaler. Enligt vår mening kan även detta vara exempel på ett användningsområde för ett regionalt utvecklingsbidrag om länsstyrelsen finner detta lämpligt.

Flygfrakt har hitills varit en internationellt sett mycket begränsad verksamhet i Sverige. Volymen har ansetts för liten för rena fraktlinjer och inrikesflygets normala flygplantyper har haft alltför begrän-

sad lastkapacitet för att medge utvecklandet av en reell marknad. Mot bakgrund bl.a. av flygets nuvarande och förväntade starka utveckling inte minst beträffande Norrland kan detta dock komma att ändras under 1990-talet, delvis till följd av att större flygplanstyper sätts in i inrikesflyget. Medel från ett regionalt transportutvecklingsbidrag skulle här kunna komma till användning för att stödja etableringen av ett flygfraktnät för högvärdigt gods i Norrland, något som tillsammans med goda datakommunikationer skulle öka förutsättningarna för etablering av högteknologiska företag inom stödområdet.

Här skisserade användningsområden för medel från ett regionalt transportutvecklingsbidrag skall endast ses som enskilda exempel. Utgångspunkten för stödsystemet bör enligt vår mening vara att insatserna skall vara flexibla och att länsstyrelserna fritt bör få besluta om stödformerna inom ramen för sitt anslag och de allmänna riktlinjerna för transportutvecklingsbidraget. Som framgått är de alternativa behoven av dagens transportstödsresurser stora. Det är enligt vår mening emellertid nödvändigt att möjligheten till kompensation för höga transportkostnader hos enskilda företag inom stödområdet även fortsättningsvis kvarstår i någon form. I ett decentraliserat system bör dock eftersträvas ett väsentligt enklare system än dagens transportstöd. Ett framtida system bör också utformas med anknytning till de principer som kommer att gälla för övrigt företagsstöd.

Ett förhandlingsbaserat system, byggt på överenskommelser mellan länsstyrelsen/stödgivaren och företag eller företagsgrupper i regionen om visst stöd under en angiven tid, t.ex. två-fyra år, är enligt vår mening ett

alternativ som skulle kunna motverka många av de nackdelar som har konstaterats med nuvarande system och som på ett naturligt sätt skulle kunna ta tillvara den lokala och regionala kunskapen på ett bättre sätt än idag. Ett sådant system skulle också bevara förutsägbarheten i nuvarande system samtidigt som en viss behovsprövning skulle kunna tillkomma vid förhandlingstillfället. Utbetalningssystemet skulle också kunna förenklas. Genom överenskommelser med mindre företag branschvis eller kommunvis skulle också länsstyrelsens belastning av förhandlingsarbete minskas. För att å andra sidan undvika att koncerner skulle "spela ut" länen mot varandra kan förhandlingar med dessa lämpligen ske samordnat med stöd centralt av den för stödet ansvariga myndigheten.

Med dagens regelsystem för transportstöd uppstår med nödvändighet en rad tröskeleffekter och oformligheter vid avgörandet av vilka transporter som kan få stöd. Dessa ligger också bakom många av de i avsnitt 4.1.1 nämnda riksdagsmotionerna om ändrade stödregler. Ett friare, regionalt stöd skulle här på ett bättre sätt kunna anpassas till de lokala och regionala behoven. Faktorer som väglängden på en eller annan kilometer när, administrativa hinder som utformningen av fraktdokument, tolkningen av bearbetningsgraden etc. skulle få mindre betydelse till förmån för mer samlade allmänna överväganden om lämpligheten att ge stöd.

Som framgått berörs Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län av godstransportstödet (se även tabell 3). En fördelning av det nya bidraget på länsstyrelserna i dessa län bör enligt utredningen lämpligen göras av regeringen utifrån de regionalpolitiska problemen

omfattning och med hänsyn tagen till nuvarande fördelning. Enligt utredningens mening kan stödet därvid lämpligen ingå som en del i de medel som redan nu på samma sätt fördelas till länsstyrelserna via industridepartementets anslag för regionala utvecklingsinsatser.

5.3.2 Andra stödformer integreras

I vårt uppdrag har också legat att utöver godstransportstödet studera om en rad andra driftsinriktade stödformer inom kommunikationssektorn skulle kunna ingå i ett regionaliserat transportstöd administrerat av länsstyrelserna. De stödformer som avses har tidigare närmare beskrivits i avsnitten 2 och 3. Stöden till Gotland respektive Vänersjöfarten behandlas dock nedan i särskilda avsnitt.

Persontransportstödet

Denna stödform tillkom som tidigare nämnts som en följd av 1982 års regionalpolitiska utredning (RUT). Avsikten med införandet av ett stöd till tjänsteresor var att kompensera för de norrländska företagens merkostnader vid de allt viktigare personkontakterna i samband med marknadsföring av företagens produkter. Stödet infördes fr.o.m. 1 januari 1986 för tjänsteresor med flyg och tåg från Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och delar av Västernorrlands län. Den närmare utformningen av stödet skedde med hänsyn till en fastställd medelsram för stödet och med en stor osäkerhet om antalet tänkbara stödberättigade resor, vilket ledde till en viss restriktivitet i regelverket. Trots att utform-

ningen syftade till att göra ansökningsförfarandet enkelt för de sökande företagen (bl.a. genom förtryckta blanketter) fick stödet ett ljust mottagande. Från en beräknad ram 1986 på 24 milj. kr. per år har anslaget till stödet i takt med kunskapen om medelsförbrukningen successivt skurits ned till nuvarande nivå på 10 milj. kr.

I förhållande till anslaget har också persontransportstödet föranlett ett relativt stort antal motioner i riksdagen (jfr avsnitt 4.1.1) som föreslagit olika förändringar av stödet genom inkludering av fler branscher, t.ex. turism, av resor i enmansföretag eller fler typer av resor, bl.a. för undanröjande av vinkelreseproblematiken som berördes i avsnitt 2.1.2.

Enligt vår mening bör de behov som fortsatt bör finnas att stödja tjänsteresor i olika former i stödområdet på ett flexiblere och bättre sätt än idag kunna ske inom ramen för ett regionalt transportutvecklingsbidrag. Vid de kontakter utredningen har haft med företrädare för berörda regioner har heller inga hinder framkommit för en sådan ordning. Vi förordar således att persontransportstödet i nuvarande form upphör och att medlen överförs till den del av länsanslagen som vi föreslår skall användas för regionala transportutvecklingsbidrag.

Bidrag till kommunala flygplatser m.m.

Den driftsinriktade delen av detta anslag uppgår budgetåret 1990/91 till 10 milj. kr. Medel från anslaget går till kommunala flygplatser i skogslänen som inte ingår i det hittillsvarande resultatutjämnningssystemet mellan de statliga flygplatserna, men som har regional-

politiskt intressant reguljär trafik. Fördelningen av anslaget har hittills skett av regeringen efter ett förslag från luftfartsverket. Fördelningen har skett efter olika kriterier som sammanvägts (se avsnitt 3.2). Som luftfartsverket påpekat är denna modell endast ett av många sätt på vilket dessa medel kan fördelas. Kritik har tidvis även riktats mot denna fördelringsnyckel. Anknytningen till de allmänna regionalpolitiska övervägandena vid fördelningen av medlen har hittills inte alltid varit tydlig, delvis p.g.a. anslagets begränsade nivå i förhållande till intresset för flygtrafik som regionalpolitiskt instrument. Kommunikationsministern ansåg i 1990 års budgetproposition att det är viktigt att tillgängliga medel "bedöms i ett samlat perspektiv med hänsyn tagen till regionens övriga trafikförsörjning".

För vår del anser vi att det statliga bidraget till drift vid kommunala flygplatser i skogslänen på ett naturligt sätt kan inkluderas i de olika regionala insatserna inom trafikområdet. För flygtrafiken till Gällivare, Lycksele, Vilhelmina och Sveg gäller också att statligt stöd hittills har utgått dels genom det tidigare nämnda persontransportstödet till tjänsteresor, dels via flygplatsdriftbidraget. Den av kommunikationsministern efterlysta kopplingen till regionens övriga trafikförsörjning skulle enligt vår mening lättare kunna uppnås om driftbidragen till kommunala flygplatser i likhet med persontransportstödet inkluderades i ett transportutvecklingsbidrag, administrerat av länsstyrelserna. Luftfartsverket har meddelat att man för sin del inte motsätter sig ett sådant förslag. Inte heller från berörda regioner har några invändningar rests, varför utredningen föreslår att driftsdelen av anslaget Bidrag till kommunala flygplatser

m.m. överförs till det föreslagna regionala transportutvecklingsbidraget.

Av nuvarande anslag skulle då återstå 4 milj.kr. för investeringar i de kommunala flygplatserna, som ligger utanför vårt utredningsuppdrag. Med tanke dels på anslagets beloppsmässiga begränsning, dels på den tidigare nämnda strävan till en tydligare koppling med övrig regional trafikplanering, vill vi emellertid föreslå att dessa medel överförs till de regionala länstrafikanslagen, varigenom infrastrukturen för regional flygtrafik skulle kunna avvägas mot andra trafikslags infrastrukturbehov på ett naturligt sätt.

Vi vill också i sammanhang med flygstödet nämna att behoven av regionalpolitiska stöd till flygsektorn kan komma att påverkas av de förslag som framlagts dels av flygplatsutredningen (SOU 1990:55) angående det framtida flygplatssystemet, dels av konkurrensutredningen (SOU 1990:59) angående ökad konkurrens i den inrikes flygtrafiken. I ingetdera fallet finner vi emellertid nu skäl att frångå våra ställningstaganden beträffande transportutvecklingsbidraget.

Stöd till viss datakommunikation med malmfälten

I likhet med persontransportstödet tillkom detta stöd genom 1982 års regionalpolitiska utredning. Stödet är av begränsad omfattning - en ram på en milj. kr. per år har anslagits för stödet - och utgår endast till ett fåtal företag i Kiruna, Gällivare och Pajala kommuner i Norrbottens län. Transportrådet gjorde efter en treårig försöksperiod en utvärdering av stödet, som pekade på att stödet fyllt en funktion och därför borde permanen-

tas men att vissa förändringar av reglerna var lämpliga.

Post- och teleutredningen har i sitt betänkande (SOU 1990:27) berört stödet och konstaterat att något behov av ett allmänt stöd av denna typ inte finns men att modellen kan vara lämplig i vissa enskilda fall.

Vi menar för vår del att olika former av stöd till företagens telekommunikationer i vissa fall kan vara ett alternativ till insatser på transportsidan. Det ligger emellertid närmast till hands att låta länsstyrelserna bedöma detta inom ramen för ett regionalt transportutvecklingsbidrag. Det hittillsvarande stödet till datakommunikation med malmfälten bör således inkluderas i detta. Regionens företrädare biträder ett sådant förslag.

5.3.3

En samlad central administration

Givetvis kommer även efter en regionalisering av nuvarande transportstöd behov finnas av en central statlig myndighet med ett övergripande ansvar för uppföljning och utveckling av stödinsatserna etc. I ett renodlat regionaliserat system får också denna myndighet en viktig roll som stöd för länsstyrelserna vid t.ex. förhandlingar med företagsgrupper om bidrag.

I våra direktiv framgår att vi bör studera om statens industriverk kan överta denna roll från transportrådet.

Vid vår analys av denna fråga har vi kunnat konstatera att det skisserade regionala stödet kommer att inta en mellanställning mellan renodlade trafik-, regional-

respektive näringspolitiska överväganden och att ingen befintlig myndighet ensam kan sägas besitta den nödvändiga kompetensen. Oavsett val av ansvarig central myndighet kommer det därför att krävas ett tätt samarbete med andra myndigheter och berörda länsstyrelser för att därigenom skapa den nödvändiga breda kopplingen mellan politikområdena.

Som tidigare nämnts anser utredningen att administrativa skäl talar för att ett regionalt transportutvecklingsbidrag under alla förhållanden förs in som en del i de nuvarande länsanslagen under industridepartementet. Mot bakgrund av att uppföljningen av övriga regionalpolitiska stöd handhas av statens industriverk finns således skäl att ansvaret för även denna nya del av länsanslagen skulle åligga denna myndighet. Statens industriverk har således en god kunskap i regionalpolitiska frågor och om näringslivets behov. För länsstyrelserna skulle valet av statens industriverk också innebära samma centrala kontaktpunkt för samtliga regionalpolitiska stöd till näringslivet.

Mot detta kan emellertid hävdas att delar av de utvecklingsinsatser som kan initieras med den nya stödformen mera får inriktning mot transportföretag etc. och att transportrådet därigenom förefaller som ett naturligare val. Transportrådet har givetvis en bred kompetens inom trafik- och transportområdet. Transportrådet har också hittills administrerat transportstödet och har därför en god kännedom om de transportmässiga förhållandena för företagen inom stödområdet. Transportrådet har också erfarenheter från s.k. MA-projekt bl.a. från Bergslagen. Den nu pågående utvecklingen på länsstyrelsenivån mot ökat ansvar för trafikfrågorna ger också

större yta för kontakter mellan transportrådet och länsstyrelserna.

Vi har således inte funnit några särskilt starka skäl vid valet mellan transportrådet och statens industriverk. Det föreslagna nya regionala transportutvecklingsbidraget är som framgått avsett att till sin natur bli flexibelt och utan hårda styrande regler. Det är därför idag omöjligt att bedöma vilken del av stödet, den trafik- eller företagsinriktade, som kommer att kräva det största centrala stödet och intresset. Efter- som enligt vår mening starka skäl således nu saknas som skulle motivera en särskild central ordning för just denna del av länsstyrelsernas samlade anslagna resurser förordar utredningen att det centrala ansvaret för ett regionalt transportutvecklingsbidrag bör åvila statens industriverk. Vi vill dock understryka det ovan nämnda behovet av att industriverket och transportrådet utvecklar ett nära samarbete i dessa frågor. Den centrala administrationen av stödet bör enligt utredningen också bli föremål för utvärdering efter förslagsvis tre år.

5.3.4 Vårt sammanvägda förslag

I avsnitt 5.3 har vi övervägt ett helt igenom regionaliserat transportutvecklingsbidrag administrerat av länsstyrelserna i berörda län. Vårt sammanvägda förslag till alternativ I har följande huvudpunkter:

- Nuvarande anslag under kommunikationsdepartementet till godstransportstöd, persontransportstöd, datakommunikation med malmfälten samt driftsdelen av nuvarande anslag till bidrag till kommunala flygplatser upphör. De totala resurserna budgetåret

1990/91 för dessa anslag uppgår till 330,3 milj.kr.

- Medlen från dessa anslag överförs till en ny delpost kallat regionalt transportutvecklingsbidrag inom ramen för anslaget Regionala utvecklingsinsatser under industridepartementets huvudtitel.
- Medlen fördelas mellan länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Väster-norrlands, Jämtlands, Västerbottens resp. Norrbottens län av regeringen med hänsyn till hittillsvarande fördelning och regeringens allmänna regionalpolitiska prioriteringar.
- Länsstyrelserna får inom ramen för sina respektive anslag frihet att utforma stödet till näringslivets transporter av gods och personer på ett för regionen mest lämpligt sätt.
- Som grundregel för insatserna skulle dock gälla att dessa bör avse drifts- eller utvecklingskostnader och att infrastrukturinsatser som omfattas av andra anslags-system skulle vara exkluderade. Som exempel på alternativa insatser har vi nämnt bl.a. logistikutbildning, regionala planerings- och konsultföretag för transportörer, upphandling av regional godstrafik, regionala bidrag till tjänsteresor, stöd till utveckling av flygfrakt, stöd till flygplats-drift, lokala insatser för telekommunikationer m.m.
- Vid val av direkt stöd till företag för fraktmerkostnader skall ett för såväl företagen som länsstyrelsen administrativt enkelt system eftersträvas. Vi har förordat fleråriga överenskommelser om stöd efter behovsprövning med hänsyn till olika faktorer som totala transportkostnader i förhållande till omsättning och till andra jämförbara företag etc.
- För uppföljning och utveckling av stöd-systemet skulle i likhet med för övriga regionalpolitiska företagsstöd statens industriverk svara. Industriverket skulle vid behov också biträda länsstyrelserna

vid förhandlingar med företag eller transportörer.

5.4 Alternativ II - En partiell reform

Utgångspunkten för denna modell är att nuvarande transportstöd bör koncentreras mot de delar av stödområdet där stödet idag har störst betydelse för de enskilda företagen. Administrationen av detta stöd bibehålls då centralt. De genom koncentrationen frigjorda medlen kan sedan användas för ett resursmässigt mer begränsat regionalt utvecklingsbidrag av ovan skisserad modell, administrerat av länsstyrelserna. En sådan tudelning av resurserna på en generell, centralt administrerad del och en fri, regionalt administrerad del förekommer redan nu beträffande det övriga regionalpolitiska stödet.

5.4.1 Godstransportstödet koncentreras

Den ena huvudfaktorn som bör styra ett "mellanalternativ" är i vilka områden det nuvarande stödet har störst betydelse i sin nuvarande form. Utredningen har här att stödja sig bl.a. på statens industriverks tidigare berörda undersökning om förhållandena år 1988. Denna undersökning pekar relativt entydigt mot att transportstödet har sin största betydelse för företag i norra Norrlands inland (stödzon 5) där störst procentuellt bidrag också utgår (upp till 50 %), för att där-
efter minska i takt med bidragsprocenten i de övriga zonerna. Industriverkets undersökning omfattar emellertid inte zon 1. Med hänsyn till den allmänna bilden i undersökningen är det emellertid rimligt att anta att

stödet har en relativt begränsad betydelse i stödzon 1, där bidraget högst uppgår till 10 % av fraktkostnaden och där inga av de största stödmottagarna finns. Detta antagande stöds också av våra kontakter med regionerna. Detta får dock inte tolkas så att stödet helt skulle sakna betydelse i dessa regioner. Situationen är mycket skiftande mellan olika branscher och även inom länen, och för enskilda företag kan stödet även här spela en viktig roll. Som generellt regionalpolitiskt verktyg är det dock vår uppfattning att det är i regioner med lägst transportstödprocent som det nuvarande stödet har minst regionalpolitisk effekt.

Den andra huvudfaktorn för utformningen av en partiell reform är möjligheterna att genom regelförändringar i dagens stödsystem frigöra resurser för regionala insatser.

Som en utgångspunkt för ett resonemang i denna fråga har vi valt att utnyttja den tidigare nämnda PM som transportrådet (TPR) sammanställde 1985-08-20. TPR hade då fått regeringens uppdrag att överväga hur den kostnadsuppdrivande automatiken i transportstödet skulle kunna brytas utan att stödets regionalpolitiska profil rubbades. Utöver de överväganden som vi tidigare redogjort för i avsnitt 5.2 gav TPR även en rad exempel på s.k. "nivåsänkande" åtgärder. Sådana åtgärder kunde enligt TPR inte användas för att permanent kontrollera kostnadsutvecklingen, men kunde av olika skäl motiveras för att vid ett enstaka tillfälle sänka nivån för stöd-kostnaden. De överväganden som TPR då gjorde är enligt vår mening i huvudsak fortfarande giltiga. Vi redovisar därför nedan tillämpliga delar uppdaterade med 1989 års siffror och kompletterade med vissa ytterligare förslag som TPR framlagt för oss. Det är dock viktigt att på-

peka att nedan skisserade förändringar av stödet i vår modell skall ses som möjligheter att frigöra resurser för alternativa regionalpolitiska insatser av i föregående avsnitt redovisat slag. Observera att beräknade möjliga frigjorda medel avser varje åtgärd isolerat och att det inte går att lägga samman de olika frigjorda medlen utan att undersöka vilka överlappningar som finns.

1. Slopande av stöd till vissa näringsgrenar

Stödet till producenter inom vissa branscher kan ifrågasättas. Detta gäller t.ex. jordbruk och livsmedelsindustri som i vissa avseenden kan anses mer gynnade än drabbade av sitt läge och som omfattas av andra stöd-system m.m. En exkludering av dessa näringsgrenar skulle ge möjlighet till en frigöring av ca 24,5 milj. kr. Ett slopat stöd till kemisk processindustri kan på samma sätt beräknas kunna frigöra 22,2 milj. kr. Transportrådet anför som skäl till varför stödet till denna bransch kan diskuteras att kemisk industri har speciella förhållanden transportmässigt och att det inte gått att fastställa om stödet här haft avsedda effekter. Denna modell har prövats bl.a. 1982 (då för vissa trävaror och för stålverk) och mötte starkt motstånd, vilket kan förutses bli fallet även denna gång. Det kan också enligt vår uppfattning ifrågasättas om "spärrandet" av stöd till vissa branscher är en rättvis och logisk åtgärd mot bakgrund av stödets allmänna inriktning. Beträffande kemisk industri är den aktuella situationen i stödområdet inte heller särskilt lämpad för slopande av stödet, varför vi inte förordar denna metod.

2. Højning av kravet på bearbetningsgrad

En højning skulle i princip kunna ske genom att den hittillsvarande tolkningen av begreppet betydande bearbetning skärps. Detta innebär en inriktning av stödet mot ökad förädling av produkter inom stödområdet, och stöder därmed en utveckling i riktning mot ett diversifierat näringsliv och bort från tidigare beroende av basindustrierna. Möjligheterna att frigöra medel på detta sätt är dock här mycket svårbedömd. Dessutom är det från administrativ synpunkt i det närmaste omöjligt att effektivt kontrollera en sådan åtgärd. Den riskerar därför att få mycket begränsad verkan, åtminstone på kort sikt, varför vi inte vill förorda en sådan åtgärd.

3. Slopande av stödzon 1

Det är sedan länge känt att stödet alltmer förskjuts mot de nordligaste delarna av stödområdet, och att som ovan nämnts de 10 % i bidrag som lämnas i stödzon 1 (delar av Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län) alltmer håller på att få en underordnad roll. Möjliga frigjorda medel vid en helt slopad zon 1 uppgår till ca 30,2 milj. kr. Särskilt för små och medelstora företag belägna i glesbygdskommuner som Torsby, Malung och Älvdalen kan dock stödet ha en icke oväsentlig betydelse, vilket bör beaktas. Vi är därför inte beredda att förorda ett generellt slopande av hela stödzon 1.

4. Slopande av avståndsgrupp 1

Vid en koncentrerings av transportstödet måste det anses som rimligt att stödet inriktas mot de långväga trans-

porterna. Norrlandsföretagens kostnadsnackdelar har till stor utsträckning sin grund i svaga hemmamarknader och långa avstånd till marknader med goda avsättningsmöjligheter. Kostnadsbesparingar bör därför i första hand inriktas mot mer kortväga transporter, som har en enhetligare kostnadsbild sett över landet. En frigöring av ca 19,9 milj. kr. kan uppnås vid ett slopande av avståndsgrupp 1 (transporter mellan 251 - 400 km). En sådan åtgärd kan enligt vår mening motiveras.

Konsekvenserna för norra Norrlands inland (stödzon 5) bör dock beaktas. Ett borttagande av stödet för transporter under 401 km skulle kunna innebära ett avbräck för de företag i inlandet som i dag med hjälp av stödet kan fungera som underleverantörer till större företag längs kusten. Kostnaderna för transporter är också generellt sett högre för inlandet än för landet i övrigt. Detta orsakas främst av två faktorer, sämre rabattmöjligheter och att en högre taxa tillämpas än i övriga landet, vilket i sin tur är en följd av stora avstånd och små volymer i trafiken till och från området. Att undanta inlandet i zon 5 från ovan beskrivna skulle innebära att de frigjorda medlen minskar med ca 2,1 milj. kr. Det kan noteras att nuvarande hamntransportstödregler innebär att transportstöd lämnas för sträckan till Norrlands- eller inlandshamnarna oavsett hur lång denna sträcka i verkligheten är. För hamntransporter skulle således den föreslagna åtgärden inte innebära någon försämring.

En annan mer allmän nackdel med borttagande av den lägsta avståndsgruppen är att "trappstegseffekterna" ökar, speciellt i nuvarande zon 3 och 4 med 30 resp. 35 % stöd för transporter över 40 mil. Enskilda företag

i stödområdets sydligaste delar har också huvudparten av sina transporter under 40 mil.

Det bör dock observeras att de i vår modell tänkta regionala medlen ger en möjlighet att mildra och kompensera alltför kännbara effekter av den här beskrivna åtgärden. Det är därvid enligt vår mening rimligt att länsstyrelsernas fria medel får användas för de ovan beskrivna inomregionala problemen med avstånd inland-kustland "på tvären". Det nationella ansvaret, manifesterat genom det generella transportstödet, skulle då gälla avståndsnackdelarna "på längden", alltså i nord-sydlig riktning.

5. Ändring av zongränser

En revision av de nuvarande zongränserna är ett annat sätt att frigöra resurser. Det mest närliggande exemplet är ett slopande av stödet inom vissa kommuner i stödzon 1. Som ovan nämnts (se punkt 3) finns vissa kommuner i zonens inre del för vilka stödet har större betydelse och som har betydligt klarare glesbygdsprägel än övriga. En "uträtning" av stödområdesgränsen inom Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län så att endast Torsby, Malungs, Älvdalens, Mora, Orsa och Ljusdals kommuner inkluderas i stödområdet i dessa län innebär att 22 kommuner skulle exkluderas, vilket frigör ca 22,9 milj. kr. för alternativa insatser. Vi är beredda att förorda en sådan åtgärd.

Ett annat alternativ i linje med våra allmänna överväganden är att justera gränsen mellan inlands- och kustzonerna i Norrland. En modell i det sammanhanget vore att anknäta transportstödszonerna till det allmän-

na stödområde för regionalpolitiska insatser som riksdagen beslutat om. En sådan åtgärd skulle innebära att samtliga kommunerna längs hela kuststräckan söder om Kalix helt eller delvis skulle exkluderas från stöd. Som tidigare har berörts har också företagen i dessa kommuner jämfört med inlandet betydligt bättre transportutbud med därmed följande bättre möjligheter till fraktrabatter respektive effektiva transportupplägg. Eftersom kuststäderna dessutom tillhör de största bidragsmottagande kommunerna i nuvarande system skulle en sådan åtgärd leda till att hela ca 148,4 milj. kr. frigörs. Emellertid talar enligt vår mening transportstödet allmänna funktion som avståndskompensation mot en sådan åtgärd beträffande de nordliga delarna av kuststräckan. Avståndsnackdelarna vid transporter från företag i t.ex. Luleå eller Skellefteå är trots allt av betydande art.

För kommunerna upp till Sundsvallsområdet kan dock situationen sägas vara annorlunda. I många sammanhang kan Mellansveriges transportinfrastrukturer sägas ha sin norra gräns i detta område. Avståndet till Mälardalen från Sundsvallsregionen uppgår dessutom till ca 40 mil, vilket vi ovan nämnt som en tänkbar gräns för "det nationella ansvaret". Ett exkluderande ur det generella transportstödet av Sundsvalls, Timrå och Härnösands kommuner i Västernorrlands län skulle innebära en frigöring av ca 12,1 milj. kr. Enligt vår mening kan även denna åtgärd förordas.

6. Ändring av avståndsgrupper och procentsatser

De nuvarande avståndsindelningen 251 - 400, 401 - 700 och 701 - km kan även den förändras. Exakta medel som

kan frigöras blir beroende på utformningen. Utredningen finner emellertid inga skäl att föreslå någon allmän förändring av avståndsgruppindelningen utöver diskussionen om lägsta bidragsgrundande avstånd (se punkt 4 ovan). En revision av nuvarande procentsatser kan däremot motiveras för att koncentrera stödet mot de områden där det betyder mest. Transportrådet har således föreslagit en ökning av stödet i de inlandskommuner i nuvarande zon 1 som föreslagits vara kvar inom stödområdet från dagens 10 % till 30 % för transporter över 40 mil. Likaså föreslås en ökning i Ånge kommun från dagens 20 % till 30 % för motsvarande sträckor. Merkostnaden för detta förslag uppgår till 13,2 milj. kr. För kustkommunerna i zon 4, som i dag har 35 % bidrag över 40 mil, kan med samma skäl som vi anförde ovan beträffande zongränserna, motiveras en sänkning till 20 % vilket redan gäller för kommunerna i Västernorrlands län. Denna åtgärd skulle frigöra ca 50,1 milj. kr. Vi anser förslagen väl avvägda och förordar dessa.

7. Höjning av minimivikt per sändning respektive minsta bidragsgrundande fraktkostnad per år

Dessa avgränsningar har tillkommit huvudsakligen av administrativa skäl för att nedbringa antalet ansökningar. Viktgränsen 100 kg och fraktkostnadsgränsen 6 000 kr. har varit oförändrade sedan 1981, och särskilt beträffande fraktkostnaderna kan en höjning med lätthet motiveras. Om lägsta bidragsgrundande fraktkostnad sätts till 20 000 kr. skulle detta innebära att ca 0,4 milj. kr. frigörs. Dessutom skulle som administrativ vinst drygt 120 ansökningar bortfalla. Motsvarande siffror för en höjning till 30 000 kr. är ca 0,8 milj. kr. resp. knappt 200 ansökningar. En ytter-

ligare höjning kopplad till ett minsta bidrag per år kan också diskuteras. Frigjorda medel av detta framgår delvis av tabell 5 (se avsnitt 2.1.1). Detta är dock administrativt något mer krångligt, och det finns också här en risk att enskilda småföretag drabbas av en sådan åtgärd. Samtidigt bör observeras att små transportstödsbelopp inte alltid indikerar att mottagaren är ett småföretag. I många fall kan det i stället röra sig om relativt stora företag med stor närmarknad som får stöd för ett mindre antal transporter på längre sträckor.

5.4.2 Ett begränsat utvecklingsbidrag

De medel som genom olika regeländringar frigörs från godstransportstödet avses i alternativ II utgöra basen i ett regionalt transportutvecklingsbidrag med samma inriktning, administration och regler som ovan framgått i avsnitt 5.3.1. En särskild uppgift får dock de regionala medlen i alternativ II när det gäller att mildra effekterna för vissa enskilda företag av besparingsåtgärderna i nuvarande godstransportstöd.

En integration i det regionala utvecklingsbidraget av nuvarande anslag till persontransportstöd och data-kommunikation med malmfälten samt driftsdelen av anslaget för bidrag till kommunala flygplatser föreslås även i detta alternativ med samma motiv som vi redogjort för i avsnitt 5.3.2.

Storleken på anslaget till regionala transportutvecklingsinsatser blir här givetvis mindre än vid en "total" reform, och blir ytterst beroende på vilka ändringar som görs i godstransportstödet regler. För

att få största möjliga regionalpolitiska effekt av medlen i detta alternativ förordar vi att de samlade resurserna fördelas på de fyra nordligaste länen - Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Genom denna åtgärd garanteras att respektive länsanslag får en rimlig storlek. De begränsade åtgärder som kan visa sig nödvändiga i de återstående tre länen - Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län - för att mildra effekterna för vissa enskilda företag av slopat godstransportstöd föreslås lösas genom att medel för ändamålet i dessa län får utnyttjas från anslaget Regionala utvecklingsinsatser under industridepartementet.

5.4.3 En delad central administration

Alternativ II innebär som framgått att nuvarande godstransportstöd lever kvar i modifierad form parallellt med ett nytt, men till sin omfattning mer begränsat, utvecklingsbidrag. Detta alternativ ställer givetvis krav på en fortsatt stödhantering och granskning på central nivå. Skäl saknas som tidigare nämnts för att regionalisera administrationen av ett regelsystem som transportstödets. Transportrådet (TPR) sköter den nuvarande granskningen. De förslag som utredningen om transportrådets verksamhet redovisat i sitt betänkande (SOU 1990:4) pekar dock mot att TPR kommer att utvecklas och renodlas mot en roll som central stabs- och utredningsmyndighet inom transportsektorn. I ett sådant sammanhang kan transportstödets mer linjeinriktade granskningsarbete sägas passa sämre in än vad som hittills varit fallet.

Å andra sidan har statens industriverk (SIND) under senare år genomgått en liknande utveckling som stabsorgan inom närings- och regionalpolitiken. Inte heller på SIND kan därför granskningsarbete av den här aktuella typen sägas passa in naturligt.

Att inrätta en särskild myndighet för denna uppgift bedömer vi emellertid som uteslutet liksom andra alternativa organisatoriska lösningar. I valet mellan TPR och SIND anser vi att den omvittnat effektiva administrationen av nuvarande stöd talar för TPR. Utredningen förordar således i detta alternativ att transportrådet behåller ansvaret för det kvarvarande godstransportstödet till Norrland och att statens industriverk av ovan angivna skäl ansvarar för det regionala transportutvecklingsbidraget som en del i länsanslagen. En delad administration enligt vårt förslag ställer särskilt stora krav på samarbete mellan de inblandade centrala myndigheterna. Som vi tidigare nämnt (se avsnitt 5.3.3) är detta dock en allmän förutsättning för att systemet med regionala transportutvecklingsbidrag skall kunna fungera som avsett.

Vi utgår ifrån att transportrådet i detta alternativ ytterligare kan förbättra och effektivisera den centrala hanteringen av transportstödet såväl internt som externt i enlighet med de förslag som rådet framfört till oss (se avsnitt 4.5).

5.4.4 Vårt sammanvägda förslag

I avsnitt 5.4 har vi övervägt en alternativ partiell reform av nuvarande transportstöd. Vi anser att om resurser från det nuvarande godstransportstödet, i

enlighet med vårt alternativ II skall frigöras för inrättande av ett regionalt transportutvecklingsbidrag, bör en koncentration ske av det generella stödet mot de typer av transporter som stödet har störst betydelse för. Det är mot bakgrund av de överläggningar som förts vår fasta övertygelse att detta gäller för långväga transporter från och till företag i Norrlands inland, samt i vissa glesbygdskommuner i de västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län. Vid en sammanvägd bedömning av de ovan beskrivna besparingsmetoderna förordar vi därför att huvuddragen i detta vårt alternativ II bör vara följande:

- Nuvarande godstransportstöd bibehålls med central administration av transportrådet, men koncentreras mot de inre delarna av stödområdet. Frigjorda resurser används till regionala utvecklingsbidrag administrerade av länsstyrelserna.
- Godstransportstödet för transporter under 401 km slopas i hela stödområdet.
- Godstransportstödet i Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län slopas utom för Torsby, Malung, Mora, Orsa, Älvdalen och Ljusdals kommuner, där stödet i stället höjs från 10 % till 30 % på transporter över 401 km.
- Godstransportstödet i Västernorrlands län slopas i Sundsvalls, Timrå och Härnösands kommuner, men höjs i Ånge kommun från 20 % till 30 % för transporter över 401 km.
- Godstransportstödet i Västerbottens och Norrbottens kustland (hittillsvarande zon 4) sänks från 35 % till 20 % på transporter över 401 km.
- Lägsta bidragsgrundande fraktkostnad per år och företag höjs från 6 000 kr. till 20 000 kr.

- De sammantagna resurser från anslaget till godstransportstöd som frigörs genom ovanstående förändringar uppgår till 78,7 milj. kr. i 1989 års priser. De föreslagna nya stödzonerna framgår av figur 3. Kommunernas föreslagna inplacering i zonerna framgår även av bilaga 2.
- Anslagen till persontransportstöd, stöd till viss datakommunikation med malmfälten och driftsdelen av anslaget till kommunala flygplatser upphör. De sammanlagda resurserna på dessa anslag uppgår 1989/90 till 22 milj. kr.
- De frigjorda resurserna på sammanlagt 100,7 milj. kr. överförs till en ny delpost kallat regionalt transportutvecklingsbidrag inom ramen för anslaget Regionala utvecklingsinsatser under industridepartementets huvudtitel.
- Medlen fördelas mellan länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens resp. Norrbottens län av regeringen med hänsyn till regeringens allmänna regionalpolitiska prioriteringar.
- Länsstyrelserna får inom ramen för sina respektive anslag frihet att utforma stödet till näringslivets transporter av gods och personer på ett för regionen mest lämpligt sätt och med de grundläggande regler som redogjorts för ovan. Särskild omsorg bör dock i denna modell ägnas vissa företag som drabbats av beskrivna överföringar från nuvarande godstransportstöd.
- I Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län får transportutvecklingsinsatser ske inom ramen för de hittillsvarande anslagen för regionala utvecklingsinsatser.
- Statens industriverk föreslås även i detta alternativ ansvarigt för uppföljning och utveckling av det regionala transportutvecklingsanslaget, medan transportrådet fortsatt ansvarar för det kvarstående godstransportstödet för Norrland.



Figur 3. Föreslaget nytt stödområde och nya zoner för godstransportstödet enligt alternativ II.

5.5 Transportstöden förs närmare Gotland

Enligt direktiven skall vi som nämnts pröva möjligheterna att till den regionala nivån överföra administrationen av transportstöden till Gotland.

I fråga om anslaget Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland har vi efter överläggningar med företrädare för luftfartsverket och länsstyrelsen i Gotlands län funnit att administrationen av anslaget lämpligen bör föras över från luftfartsverket till länsstyrelsen och ingå i länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser. Båda myndigheterna är positivt inställda till en sådan åtgärd.

Beträffande stöden till sjötransporter har vi överlagt med bl.a. företrädare för länsstyrelsen i Gotlands län. I anslutning härtill har vi tillställts en särskild skrivelse från länsstyrelsen. Skrivelsen har i huvudsak följande lydelse.

Då frågan om det framtida transportstödet i Gotlands-
trafiken skall utredas måste utgångspunkten vara att de
övergripande trafikpolitiska målen även skall gälla för
Gotland. Grundläggande transportbehov skall sålunda
tillgodoses med säkra och miljövänliga transportsystem
samtidigt som kommunikationerna skall bidra till regio-
nal balans.

Redan 1954 års öutredning insåg kommunikationernas
stora betydelse för Gotlands utveckling.

- - - -

Arbetet med att få till stånd tillfredsställande fast-
landskommunikationer är ännu idag mer aktuellt än någon-
sin.

Sedan lång tid tillbaka har från gotländskt håll häv-
dats att färjan är Gotlands väg/bro/järnväg. För gods-
trafiken fastslogs den s k vägprincipen i taxehänseende

redan i prop 1974:140 angående transportstöd till Gotlandstrafiken. Full acceptans av detta synsätt innebär att trafiken mellan Gotland och fastlandet betraktas som en integrerad del av det nationella väg- och järnvägsnätet. Särskilt stödbehov föreligger då inte för att möjliggöra rimliga levnads- och företagsvillkor men väl en likartad syn på kommunikationernas investeringsbehov med vad som gäller i övriga landet. Färjan som väg/bro/järnväg innebär att staten står för de infrastrukturella kostnaderna. Färja och hamnavgifter bör då på motsvarande sätt som vägar, broar och räls, liksom tidigare även SJ:s rullande material, finansieras över statsbudgeten.

Länsstyrelsen anser inte att utredningens uppdrag att se över transportstödet till Gotland kan behandlas utan att den grundläggande frågan först fått sin lösning d v s att färjetrafiken finansiera på samma sätt som det övriga nationella trafiksystemet.

I prop 85/86:105 rörande färjetrafiken till Gotland framhålls att "Ett sätt att på längre sikt komma ur dagens besvärande monopolsituation är att staten i framtiden vid tonnageförnyelse anskaffar tonnaget direkt eller genom leasingavtal med något rederi och att anbud tas in på trafiken med och driften av detta tonnage. På så sätt skulle en större krets av företag kunna komma att intressera sig för att ta ansvaret för Gotlandstrafiken.

Genom ett statligt ägande av hela eller delar av det tonnage som används i Gotlandstrafiken förstärks enligt min mening statens inflytande på ett rimligt sätt samtidigt som utrymmet för konkurrens ökar. Statens planering för den framtida trafiken bör utgå från detta.

Detta synsätt skulle på det sätt som vi redovisat ovan innebära ett statligt ansvarstagande för infrastrukturdelen av trafiken. Ett sådant statligt ansvarstagande för infrastrukturdelen av trafiken förbättrar avsevärt förutsättningarna för en decentralisering av administrationen i övrigt av trafiken. Från länets sida finns en stark vilja att medverka till en lösning enligt dessa principer.

I avvaktan på huvudfrågans lösning anser länsstyrelsen att nuvarande stödsystem vad avser godstrafiken tills vidare bör behållas. Det är emellertid av största vikt

att regeringen snarast tar initiativ till att huvudfrågan löses.

Länsstyrelsen tar i sin skrivelse upp problem som berör principerna för och omfattningen av det statliga stödet till sjötrafiken på Gotland. Dessa frågor ligger utanför vårt mandat och bör därför behandlas i annat sammanhang. Vårt uppdrag beträffande stödet inskränker sig som redan nämnts till frågan om var administrationen bör ligga. Enligt vår uppfattning bör denna fråga kunna behandlas oberoende av hur stödet i framtiden kan komma att utformas.

Vid våra överläggningar har vi särskilt uppmärksamats på de problem som finns förknippade med dagens system med det s.k. Gotlandstillägget för transporter utförda i hela landet av bl.a. ASG, Fraktarna och Bilspedition. Statens pris- och konkurrensverk har i en rapport som överlämnats till oss (SPK R 1989:11) angående Gotlandsstödet pekat på en rad tveksamheter beträffande Gotlandstilläggets effektivitet och administration. Utvecklingen i transportförmedlingsbranschen sedan stödformen infördes år 1976 är sådan att skäl enligt vår mening finns att se över de gällande reglerna. Vi har också uppmärksamats på att Gotlandstillägget i dess nuvarande form kan innebära problem i samband med förhandlingar om ett svenskt närmande till den gemensamma europeiska marknaden. Vi har dock inte inom ramen för vårt uppdrag haft möjlighet att närmare studera frågan. Vi har dock erfarit att transportrådet har för avsikt att utreda möjligheterna till avskaffande av denna del av det statliga Gotlandsstödet.

Vi finner emellertid redan nu skäl för att handläggningen av stödet till sjötrafiken till Gotland inom ramen för gällande avtal bör flyttas från transportrå-

det till länsstyrelsen i Gotlands län. Vi anser att en sådan överföring skulle ligga helt i linje med gällande riktlinjer för såväl regional- som trafikpolitiken, vilka vi tidigare redogjort för i bl.a. avsnitt 5.1. En av länsstyrelsens viktigaste uppgifter är sålunda att åstadkomma en fungerande sektorssamordning. Den nya länsstyrelseorganisationen ger också som framgått bättre förutsättningar för att i länet väga olika sektorsintressen mot varandra och samtidigt ta hänsyn till regionala förhållanden och regionala mål för utvecklingen. Länsstyrelsen har också fått nya uppgifter inom kommunikationssektorn, bl.a. beträffande investeringar i länstrafikanläggningar.

Den föreslagna överföringen innebär också en decentralisering av beslutsfattandet, vilken medför att de regionala intressena på Gotland får ett vidgat inflytande över Gotlandstrafikens uppläggning och utformning. De regionala intressena och önskemålen bör kunna komma till tals på ett smidigare sätt än med nuvarande ordning.

Länsstyrelsen i Kalmar län har i en skrivelse till oss inte anmält några synpunkter på att länsstyrelsen i Gotlands län tar över administrationen av transportstödet till Gotland. Man pekar dock på att berörda fastlandslän i någon form bör delta i beslutsprocessen. Vi utgår från att länsstyrelsen i Gotlands län på lämpligt sätt kommer att tillförsäkra sig om berörda fastlandsläns eventuella synpunkter före sina beslut i frågan.

Viktigare förhandlingar beträffande uppsägning av nuvarande och ingående av nya avtal rörande koncessions- trafiken anser vi bör ankomma på en central myndighet. Transportrådet är enligt vår mening med sin särskilda

kompetens på området mest lämpat för denna uppgift. Förhandlingarna bör ske i nära samråd med länsstyrelsen. Transportrådet bör vidare få i uppgift att följa utvecklingen av stöden till Gotland och fungera som central kontaktpunkt för länsstyrelsen. Dessa roller för TPR ligger enligt vår mening helt i linje med den föreslagna inriktningen av transportrådet mot att bli ett samlande stabsorgan för transportsektorn, och ansluter till våra förslag beträffande övriga transportstöd.

Anslaget Transportstöd för Gotland (46 milj. kr. i förslagsanslag för budgetåret 1990/91) bör t.v., på grund av sin karaktär och koppling till koncessions- trafiken och i avvaktan på ytterligare överväganden om stödets omfattning och närmare utformning, ligga kvar under kommunikationsdepartementet. Det är således via detta anslag som Gotlandstrafikens underskottstäckning sker.

Erfarenheterna visar att kostnadstrycket på anslaget tidvis är mycket hårt p.g.a. de olika anspråk som reses på Gotlandstrafiken. Anslagskonstruktionen föreslås därför fortsättningsvis ändras till reservationsanslag. Detta möjliggör en förstärkt budgetkontroll.

Det stöd Gotlands åkericentral och Bilspedition Inrikes AB erhåller via delposten Kompensation till transportföretag för vissa merkostnader i Gotlandstrafiken är emellertid av den arten att det enligt vår mening med fördel kan samordnas med övriga regionalpolitiska insatser i länet. Vi föreslår därför att denna delpost (6 milj. kr. budgetåret 1990/91) i likhet med det tidigare nämnda flyganslaget överförs till länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser under industridepar-

tementet. Samtidigt bör länet medges att ur sin allmänna ram från detta anslag utnyttja medel för insatser inom transportsektorn.

I detta sammanhang vill vi dock erinra om den tidigare nämnda översynen av det s.k. gotlandstillägget, och de kopplingar som finns till den här aktuella delposten på anslaget. Omfattningen på de medel som kan överföras till länsanslaget kan komma att påverkas av denna översyn.

Våra förslag innebär sammantaget (med siffror för budgetåret 1990/91) att länsstyrelsen i Gotlands län tillförs medel motsvarande 60,5 milj. kr., varav 20,5 milj. kr. integreras i länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser. (Nuvarande resurser för Gotlands del över detta anslag uppgår för budgetåret 1990/91 till 17 milj. kr). Återstoden 40 milj. kr. avser engagemanget i stödet till koncessionstrafiken via det särskilda anslaget under kommunikationsdepartementet.

Länsstyrelsen i Gotlands län har vid fortsatta överläggningar meddelat att man vidhåller det grundläggande synsätt som redovisats i den tidigare nämnda skrivelsen till oss, men att man i avvaktan på vidare initiativ beträffande dessa frågor i huvudsak ställer sig positiv till de förslag vi nu redovisat.

Av våra direktiv framgår att möjligheterna till förändringar av stödet till sjötrafiken är begränsade till följd av gällande avtal mellan staten och rederiet Nordström & Thulin, som löper till år 1998.

Mot denna bakgrund har vi inte kunnat pröva mer långtgående förändringar som rör koncessionstrafiken. Vi

konstaterar emellertid att den lösning vi i övrigt redovisat i vårt betänkande ger förutsättningar för en ytterligare decentralisering av ansvaret för de avtal som reglerar Gotlandstrafiken.

En sådan decentralisering skulle i så fall innebära att ytterligare 40 milj. kr. förs till länsanslaget under anslaget för regionala utvecklingsinsatser. Detta skulle ge länsstyrelsen möjlighet att göra avvägningar mellan olika insatser på transportområdet. Några förslag i detta hänseende lägger vi dock, med hänsyn till ovan nämnda direktiv, inte fram.

Förslagen beträffande Gotlandsstöden innebär sammanfattningsvis:

- Anslaget Transportstöd för Gotland bibehålls under kommunikationsdepartementet. Den löpande administrationen av anslaget flyttas dock från transportrådet till länsstyrelsen i Gotlands län. Transportrådet får rollen som central myndighet för uppföljning samt behåller ansvaret för förhandlingar om förnyelse av avtal rörande koncessionstrafiken etc.
- Hittillsvarande anslagspost för kompensation till transportföretag för vissa merkostnader i Gotlandstrafiken (6 milj. kr. 1990/91) överförs till länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser under industridepartementet. Det s.k. Gotlandstilläggets framtid kommer att bli föremål för närmare utredning.
- Nuvarande anslag Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland (14,5 milj. kr. 1990/91) upphör och medlen överförs till länsanslaget för regionala utvecklingsinsatser under industridepartementets huvudtitel. Gotlands län får rätt att ur den allmänna ramen för detta anslag utnyttja medel för transportändamål.

- Sammanlagt tillförs länsstyrelsen på Gotland drygt 60 milj. kr. (1990/91), varav 20,5 milj. kr. integreras i länsanslaget för regionalpolitiska utvecklingsinsatser och återstoden, 40 milj. kr. avser stödet till koncessionstrafiken via det särskilda anslaget under kommunikationsdepartementets huvudtitel.

5.6 En samlad administration av stöd till Vänersjöfarten

Det anslag som sedan 1979 finns i statsbudgeten för bidrag till Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse har sin upprinnelse i en strävan från riksdag och regering att så långt som möjligt jämställa kust- och inlandshamnarna kostnadsmässigt. Det resonemang som legat till grund för inrättandet av anslaget visar att det setts som en teknik att inkludera Vänersjöfarten, som av historiska skäl administreras av ovanstående särskilda organ, i de allmänna regionalpolitiska överväganden som görs för övriga landet inom ramen för sjöfartsverkets avgiftssystem. På så sätt skulle Vänersjöfarten bli mer jämställd med t.ex. inlandssjöfarten på Mälaren. Fram till år 1985 avräknades som framgått av avsnitt 3.1 dessutom anslagsmedlen från sjöfartsverkets intäktsmedel från fyr- och farledsavgifter. Sedan sjöfartsverket numera övergått till affärsverksform har emellertid denna koppling upphört.

Enligt utredningens mening är anslaget till Viss kanaltrafik m.m. att betrakta framför allt som ett infrastrukturanslag. De tjänster som Vänerens seglationsstyrelse utför på Väneren har sin motsvarighet i sjöfartsverkets verksamhet i andra svenska farvatten genom lotsning, farledsutmärkning etc. Trollhätte kanalverks

verksamhet med slussning och underhåll av farleden i Göta älv och Trollhätte kanal kan likaså i viss mån jämföras med verksamheten i farlederna för Mälarsjöfarten via Södertälje kanal och Hammarbyleden. Som framgått anses det av regionalpolitiska skäl idag inte möjligt för Vänersjöfartsorganen att genom uppburna egna avgifter helt finansiera verksamheten. Detta skulle leda till en så hög avgiftsnivå att den yrkesmässigt bedrivna sjöfarten på Vänern skulle riskera att konkurreras ut av landburna transporter till kusthamnarna på västkusten. En sådan utveckling är inte önskvärd bl.a. med hänsyn till kapacitets- och miljöskäl.

Sjöfarten på Vänern är av såväl regional som inter-regional betydelse. Den totala mängden transporterat gods till och från Vänern har under 1980-talet legat relativt konstant runt 3,5 milj. ton per år. Vänerhamnarna är i de flesta fall inte slutstation för lasterna, som förs till och från hamnarna genom landburna anslutningstransporter på normalt upp till 15 mil. Övervägande delen av Vänergodset är utrikesgods - år 1989 ca 2,1 milj. ton. Inrikestransporterna har hittills huvudsakligen avsett olja från raffinaderier på västkusten. Under de senaste åren har emellertid andelen inrikesgods ökat genom att de s.k. skyttlarna satts in i trafik. Dessa är effektiva ro/rofartyg för transport av bl.a. skogsprodukter till Göteborg för vidarebefordran med färjor etc. till kontinenten och Storbritannien.

År 1989 fördelades godset som transporterats på Vänern regionalt enligt följande:

Värmlands län	1 800 000 ton	51%
Skaraborgs län	550 000 ton	16%
Örebro län	400 000 ton	12%
Älvsborgs län	350 000 ton	10%
Kopparbergs län	300 000 ton	9%
Göteborgs och Bohus län	50 000 ton	1%
Övriga (Västmanlands, Jönköpings och Östergötlands län)	50 000 ton	1%
Totalt	3 500 000 ton	100%

Jämfört med övriga anslag som utredningen haft att studera intar anslaget till Viss kanaltrafik m.m. en särställning. Dels är anslaget till skillnad från t.ex. godstransportstödet inriktat mot infrastrukturhållarna, dels är ett stort antal län inblandade i Vänersjöfarten.

Den koppling som finns till andra regionalpolitiska driftsstöd gäller det s.k. hamntransportstödet. Företag belägna inom godstransportstödområdet i t.ex. Dalarna eller Värmland kan således med nuvarande regler få stöd för en landtransport till en Vänerhamn för vidarebefordran till sjöss oavsett om landavståndet inte är 251 km. Denna stödform är dock av begränsad betydelse för Vänersjöfarten - endast landtransportkostnaden berörs av stödet och detta uppgår i regionen till högst 10 %. Hamntransportstödet betraktas därför sannolikt mer som en psykologisk rättvisefråga i regionen. På detta sätt missgynnas i varje fall inte sjöfarten av regelsystemet. Samma synpunkter finns för övrigt beträffande hamntransportstödet från hamnarna längs Norrlandskusten, även om de högre procentsatserna i transportstöd gör att stödreglerna här kan bedömas ha en större reell

effekt för företagen. Utredningen bedömer inte att några särskilda skäl finns att nu ändra på reglerna för transporter till hamn vare sig längs Norrlands-kusten eller i Mälaren och Vänern.

Vissa tecken tyder nu att kust- och inlandssjöfarten kan komma att spela en större roll i framtidens transportsystem än den gör i dag. Förmodad kapacitetsbrist på de landburna kommunikationslederna i Europa kan leda till att sjötransporter blir konkurrensmässigt starkare än i dag, speciellt i rationella färjekoncept som leder transporten runt "flaskhalsarna" i de europeiska landtransportsystemen. Även de inre vattenvägarna, som på kontinenten har en betydligt större betydelse än i Sverige, kan i sammanhanget bli en viktig del av en framtida transportstruktur i Europa. Vänersjöfarten kan här komma att spela en roll. Särskilt gäller detta om strävandena beträffande gemensamma europeiska standarder för inlandsfartygs dimensioner etc. kröns med framgång, vilket skulle möjliggöra eller åtminstone underlätta utvecklandet av rationella direkta förbindelser av "skytteltyp" mellan Vänern och kontinenten.

Medlen från nuvarande statsbudgetanslag till Vänersjöfarten disponeras av statens vattenfallsverk. Orsaken till detta är att Trollhätte kanalverk, som erhåller största delen av anslagsmedlen är dotterbolag inom Vattenfallskoncernen, och det har ansetts rationellt att anslagsmedlen slussas in i kanalverkets ekonomi via affärsverket. Vattenfalls roll i budgetprocessen har dock varit begränsad, och kontakterna rörande budgeten har såväl från Väners seglationsstyrelses som Trollhätte kanalverks sida har hittills i stor utsträckning skett direkt med kommunikationsdepartementet.

En utgångspunkt i direktiven för vår utredning beträffande Vänersjöfartsanslaget är att Vänerregionens transportsystem av vägar, järnvägar och sjöfart bör ses i ett samlat perspektiv, och att vi bör pröva om anslaget kan administreras på den regionala nivån. Som framgått berör den trafik som indirekt stöds via anslaget ett flertal län, varav tre län - Värmlands, Skaraborgs och Älvsborgs - ligger vid Vänern. Endast Värmland av dessa tre län berörs av våra förslag i övrigt vad beträffar godstransportstödet.

Enligt utredningens mening saknas starka kopplingar mellan transportstödet med dess inriktning på olika former av driftsstöd till näringslivets transporter och Vänersjöfartsanslagets infrastrukturinriktning. Snarare kan det senare anslaget jämföras med anslagen till vägar och järnvägar. Någon modell för att fördela anslaget på t.ex. de tre närmast berörda länen har utredningen inte funnit anledning att studera mot bakgrund av anslagets funktion. En regionalisering av anslaget till länsstyrelsen i Värmland skulle möjligen kunna motiveras av länets dominerande ställning beträffande transporterat gods på Vänern. Med utgångspunkt i direktivens skrivning om att sjöfart, vägar och järnvägar bör ses i ett samlat perspektiv kan dock inte utredningen förorda en sådan lösning. Något lämpligt regionalt organ som har en överblick över samtliga transportslags infrastruktur i hela Vänerområdet inklusive omkringsliggande marknader saknas.

Som framgått finns också inför framtiden anledning att betrakta Vänersjöfarten och övrig inlands- och kustsjöfart med ett samlat nationellt perspektiv på transportsystemet. Som tidigare nämnts handhar affärsverket Vattenfall anslaget rent tekniskt. Vi bedömer dock inte

att Vattenfall mot bakgrund av verkets uppgifter i övrigt har möjligheter att utvecklas till en lämpligt övergripande organ med dessa uppgifter. Sjöfartsverket har givetvis nödvändig kompetens vad gäller sjöfartsfrågor allmänt sett, men är som framgått numera affärsverk och därmed mindre lämpat för denna typ av uppgifter. Sjöfartsverkets uppgifter kan inte heller sägas inkludera den övergripande syn på transportsektorn som våra direktiv pekar mot. Verket är och bör dock givetvis vara en naturlig part i diskussioner angående kust- och inlandssjöfartens allmänna utveckling.

Enligt de förslag som framlagts i betänkandet (SOU 1990:4) av utredningen om transportrådets verksamhet skulle transportrådet ges en förstärkt roll som nationellt stabsorgan inom transportområdet. Till transportrådets roll skulle enligt förslagen bl.a. höra fördelning av medel till länsstyrelserna för länstrafikanläggningar, upphandling av olönsam järnvägstrafik på stomnätet resp. samordnad investeringsplanering. Enligt vår mening kommer transportrådet enligt dessa förslag att få en central roll i transportsektorns planeringsprocess. Transportrådet skulle därmed komma att besitta den övergripande kunskap och syn på transportsystemet där inlands- och vänersjöfarten skulle passa in som en komponent. Utredningen förordar därför att ansvaret för anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m. i fortsättningen bör åvila transportrådet, som i samarbete med berörda parter bör kunna avväga lämpliga insatser för Vänersjöfarten satt i sitt sammanhang regionalt, nationellt och internationellt. Statens vattenfallsverk kan givetvis, om så visar sig lämpligt, fortsätta att vara teknisk mottagare av bidraget till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse. En uppgift för transportrådet i dess nya roll bör bli att gemen-

samt med berörda parter närmare överväga om nuvarande avgifts- och anslagssystem är optimalt och om så anses lämpligt ge förslag på alternativa system. Nuvarande stödmottagare och de regionala företrädarna har i samtal med utredningen inte haft något att erinra mot dessa våra förslag.

Våra förslag beträffande Vänersjöfarten är således sammanfattningsvis:

- Anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m. bibehålls under kommunikationsdepartementet. Ansvar för anslaget föreslås dock överfört från statens vattenfallsverk till transportrådet.
- Transportrådet föreslås få i uppdrag att gemensamt med berörda parter utreda nuvarande anslags- och avgiftssystem för Vänersjöfarten och till regeringen lämna förslag på eventuella förändringar.

6.1 Förändringar av personalbehov etc.

De förslag som vi har presenterat ovan innebär en rad konsekvenser beträffande de olika myndigheternas ansvar och administrativa uppgifter. Det är därför rimligt att personalresurser etc. justeras i enlighet med detta.

6.1.1 De centrala myndigheterna

Transportrådet påverkas av flera av våra förslag, varav handläggningen av transportstödsformerna till Norrland är av störst dignitet. Enligt vårt alternativ I skulle den centrala administrationen av transportstödet helt övergå till statens industriverk. Den nuvarande enheten på transportrådet (fem tjänster) skulle då kunna slopas. En successiv nedtrappning av antalet tjänster skulle dock vara nödvändig, dels p.g.a. vissa nödvändiga övergångslösningar i granskningsarbetet, dels p.g.a. behovet av konsultationer från länen beträffande berörda företag etc.

Enligt vårt alternativ II skulle den centrala granskningen av godstransportstödet ligga kvar på transportrådet. Genom de föreslagna regeländringarna bedöms dock antalet stödsökande minska relativt kraftigt, inte minst genom den föreslagna höjningen av minsta bidragsgrundande fraktkostnad per sökande och år. Dessutom bortfaller helt administrationen av persontransportstödet och stödet till viss datakommunikation, som övergår till den regionala nivån. Det är vår bedömning att detta motiverar en neddragning med 1-1,5 tjänst.

I övrigt innebär våra förslag att administrationen av transportstödet till Gotland, som motsvarar ca en halv tjänst skulle flyttas bort från rådet, men att å andra sidan administrationen av stödet till Vänersjöfarten skulle tillföras transportrådet. Det är vår bedömning att dessa förslag sammantaget inte bör föranleda någon förändring av antalet tjänster.

Statens industriverk föreslås enligt båda alternativen få ett nytt ansvar för de regionala transportutvecklingsbidragen. I alternativ I kommer emellertid denna uppgift att bli väsentligt större och kräva bl.a. ett relativt omfattande förhandlingsarbete som stöd för länen. Vi anser därför att detta alternativ motiverar en utökning med högst två av industriverkets tjänster. I alternativ II däremot anser vi att de ytterligare arbetsmoment som tillkommer bör kunna rymmas inom ramen för industriverkets nuvarande resurser för uppföljning och utvärdering av regionalpolitiska stöd.

6.1.2 Länsstyrelserna

Länsstyrelsens organisationsnämnd (LON) har på vårt uppdrag låtit utreda vilka konsekvenser våra förslag beträffande transportstöden till Norrland skulle få för administrationen på länsstyrelserna i de berörda länen. Studien har genomförts av länsstyrelsen i Jämtlands län.

LON konstaterar inledningsvis att belastningen på länsstyrelserna kommer att bli olika beroende på vilket av våra alternativa förslag som avses.

Beträffande alternativ I, som innebär att hela det nuvarande stödet går över till länsstyrelserna, bedömer man att länsstyrelserna troligen inledningsvis kommer att utsättas för ett tryck från näringslivets sida att få behålla godstransportstödet i nuvarande omfattning. Dessa önskemål kommer att ställas mot ambitioner att satsa medlen i mer långsiktiga utvecklingsprojekt. Det gäller därför att utveckla och lägga fast strategier och principer som kan accepteras av alla inblandade, för att därigenom nå en balanspunkt mellan de olika användningsområdena. Länsstyrelsernas arbete kommer här dels att innebära utarbetande av sådana strategier, dels att administrera själva stödgivningen.

I alternativ II blir de regionala medlen mindre och det generella godstransportstödet finns kvar, vilket gör länsstyrelsernas arbetsbelastning mindre. Även här krävs dock arbete med utarbetande av strategier för fördelning av de regionala medlen, och med stöd till vissa företag som tappat transportstödet genom de föreslagna regelförändringarna etc.

LON påpekar att alla de sju berörda länsstyrelserna sedan länge har en väl utbyggd kompetens inom det regional- och näringspolitiska området. Inom kommunikationsområdet är dock kompetensen skiftande. Länen kommer därför att möta de nya uppgifterna med olika kunskapsnivå. LON understryker dock att dessa skillnader kommer att utjämnas med tiden särskilt som kommunikationsfrågorna under alla förhållanden genom den nya länsförvaltningen kommer att få en större tyngd inom länsstyrelserna.

LON bedömer att det f.n. inte finns någon ledig handläggarkapacitet vid de sju berörda länsstyrelserna som

kan utnyttjas för administration av ett regionalt transportutvecklingsbidrag. LON konstaterar vidare att det är mycket vanskligt att kvantifiera behovet av handläggare för transportstödet. Behovet beror dels på stödmedlens storlek, dels på vilken inriktning verksamheten får, om man anlitar utomstående expertis etc. Erfarenheterna av den regionala projektverksamheten som länsstyrelserna bedriver f.n. visar enligt LON att det utvecklas olika mönster i projektmedlens användning anpassade till länens förutsättningar vilket ju också är avsikten med medlen.

LON har emellertid försökt sig på en skattning av behovet grundat på dagens situation i de sju länen vad gäller hanteringen av nuvarande medel för regionala utvecklingsinsatser. Detta skulle enligt LON peka mot ett initialt behov av en handläggare per ca 10-15 milj. kr. i stödmedel, och efter en tid - när riktlinjer för arbetet utarbetats etc. - en handläggare per ca 20-30 milj. kr. Inget av de berörda länen borde dock få mindre än 0,5 handläggartjänst enligt LON.

Länsstyrelsernas organisationsnämnds beräkningar leder till ett totalt behov i alternativ I på mellan 10 och 35 handläggare, och i alternativ II på mellan 3,5 och 10 handläggare.

För vår del anser vi att länsstyrelsernas organisationsnämnd vid sina beräkningar i alltför liten grad tagit hänsyn till möjligheterna till samordning med redan befintlig och kommande kapacitet inom det regionalpolitiska området. Som LON nämnt pågår genom beslutet om ny länsförvaltning uppbyggnad på länsstyrelserna av kompetens och kapacitet inom transportområdet. Därigenom torde t.ex. det tidigare beskrivna arbetet med

utarbetandet av strategier för länsstyrelsens arbete inom transportområdet komma att bli en naturlig del av länsstyrelsens arbete. Vi vill också påminna om att en utgångspunkt för reformen enligt våra direktiv skall vara en förenklad administration såväl vad beträffar ansökningar, granskningar som utbetalningar.

Vi bedömer mot denna bakgrund att de samlade resurserna hos de berörda länen under de kommande åren innebär att de bör kunna klara de nya arbetsuppgifterna med i huvudsak oförändrad personalstyrka. För vårt alternativ I som skulle innebära att länen sammanlagt tillförs medel i storleksordningen 330 milj. kr. per år (1990/91) bedömer vi således att det ytterligare behovet av tjänster initialt kan bedömas till mellan 5 och 10 totalt. I alternativ II, där länen tillförs endast en mindre del av ovanstående resurser (ca 100 milj. kr. 1990/91) bedömer vi motsvarande initiala behov till mellan 2 och 5 tjänster totalt.

Vi delar uppfattningen att belastningen på länsstyrelserna kommer att vara störst under den första tiden innan principer för stödgivningen hunnit utvecklas. Vi vill dock här påminna om de centrala myndigheternas viktiga roll i denna process beträffande utbildningsinsatser och allmän rådgivning. Vi föreslår också att länsstyrelserna bör få möjlighet att ur de regionala transportutvecklingsmedlen, i likhet med övriga regionala utvecklingsmedel, bekosta utbildningsinsatser och projektanställd personal för att möta den första tidens arbetsbelastning. De siffror vi ovan angivit bör därför i fortvarighetstillståndet kunna nedbringas ytterligare, speciellt vad gäller alternativ I.

Våra förslag till överföring av ansvaret för Gotlandsstöden till länsstyrelsen i Gotlands län bedömer vi endast föranleda små personalförändringar. Den nuvarande resursåtgången för hanteringen av dessa stöd på central nivå är som framgått begränsad. Det är vår bedömning att en sådan överföring därför kan motivera högst någon enstaka ytterligare tjänst hos länsstyrelsen.

6.2 Tidsplan och anslagsmässiga konsekvenser

Ett nytt transportstödsystem för Norrland kan praktiskt sett införas tidigast den 1 juli 1991. Det är viktigt att de företag som utnyttjar nu befintliga stödformer i tid får kännedom om förändringarna. Eftersom ett riksdagsbeslut tidigast kan tas under våren kräver dock ett införande redan i juli 1991 att informationen går ut redan före detta riksdagsbeslut, och att informationen är villkorad "under förutsättning av riksdagens beslut". Ett annat alternativ är att reformen genomförs från 1 januari 1992, vilket skulle ge mer tid för nödvändiga informationskampanjer och förberedelser. Mot bakgrund av de erfarenheter om informationsbehoven som finns från tidigare förändringar av transportstödet förordar vi att reformen genomförs från 1992-01-01.

Eftersom nuvarande transportstödsystem är restitutiva kommer oavsett vilken tidpunkt som väljs och vilket av våra beskrivna alternativ som genomförs att krävas övergångslösningar. Granskningen av transporterna under det sista halvåret i det gamla systemet kommer sålunda att ske under det första halvåret i det nya systemet. Vi förordar mot denna bakgrund att transportrådet, statens industriverk och länsstyrelsens organisations-

nämnd snarast ges i uppdrag att gemensamt utreda vilka närmare regler som bör gälla för en övergång till respektive alternativa nya transportstödsystem för Norrland.

Beträffande våra förslag angående stöden till Gotland respektive Vänersjöfarten ser vi inga hinder för att dessa genomförs fr.o.m. budgetåret 1991/92.

De anslagsmässiga konsekvenserna av våra förslag påverkas givetvis av vilket av de beskrivna alternativen som genomförs. Genomgående gäller dock att våra förslag avser omfördelning av nuvarande resurser mellan anslag för att därigenom uppnå bästa regionalpolitiska effekt. I vårt förslag ingår därför ingen bedömning av det allmänna stödbehovet inför kommande budgetår.

Nuvarande anslag som berörs under kommunikationsdepartementet är (siffrorna avser budgetåret 1990/91):

- E 3. Transportstöd för Gotland, med delposterna
 - 1. Gods- och persontransportstöd till stödberättigad koncessionstrafik (förslagsanslag - 40 milj. kr.)
 - 2. Kompensation till transportföretag för vissa merkostnader i Gotlandstrafiken (förslagsanslag - 6 milj. kr.)Medlen disponeras av transportrådet.
- E 6. Ersättning till viss kanaltrafik m.m., med delposterna
 - 1. Trollhätte kanalverk (förslagsanslag - 64 milj. kr.)
 - 2. Vänerns seglationsstyrelse (högstanslag - 5,78 milj. kr.)Medlen disponeras av statens vattenfallsverk.
- F 2. Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland (förslagsanslag - 14,5 milj. kr.)
Medlen disponeras av luftfartsverket.

- F 3. Bidrag till kommunala flygplatser m.m. med delposterna
1. Drift
 (reservationsanslag - 10 milj. kr.)
 2. Investeringar
 (reservationsanslag - 4 milj. kr.)
- Medlen disponeras av luftfartsverket.
- H 2. Transportstöd för Norrland m.m. med delposterna
1. regionalpolitiskt transportstöd
 (förslagsanslag - 308,3 milj. kr.)
 2. statligt stöd till vissa tjänsteresor
 (högstanslag - 11 milj. kr.)
 3. statligt stöd till viss datakommunikation
 (högstanslag - 1 milj. kr.)
- Medlen disponeras av transportrådet.

De sammanlagda regionalpolitiska resurserna som berörs uppgår därmed till 464,58 milj. kr., varav 334,3 milj. avser Norrland, 60,5 milj. kr. Gotland och 69,78 milj. kr. Väneren.

Den anslagsmässiga fördelningen enligt vårt alternativ I:

Under kommunikationsdepartementets huvudtitel:

- E 3. Transportstöd för Gotland (avseende gods- och persontransportstöd till stödberättigad koncessionstrafik)
- (reservationsanslag - 40 milj. kr.)
- Medlen disponeras av länsstyrelsen i Gotlands län.
- E 6. Ersättning för viss kanaltrafik m.m. med delposterna
1. Trollhätte kanalverk
 (förslagsanslag - 64 milj. kr.)
 2. Vänerns seglationsstyrelse
 (högstanslag - 5,78 milj. kr.)
- Medlen disponeras av transportrådet.
- F 3. Bidrag till kommunala flygplatser m.m. (avser investeringar)
- (reservationsanslag - 4 milj. kr.)
- Medlen disponeras av luftfartsverket.

Sammanlagt 113,78 milj. kr.

Under industridepartementets huvudtitel:

- G 2. Regionala utvecklingsinsatser
(reservationsanslag - 1 050 milj. kr. 1990/91)

Anslaget tillförs ytterligare sammanlagt 350,8 milj. kr. för det nya ändamålet regionalt transportutvecklingsbidrag.

20,5 milj. kr. av de tillförda medlen skall disponeras av Gotlands län och återstående 330,3 milj. kr. fördelas av regeringen mellan och disponeras av länsstyrelserna i Kopparbergs, Värmlands, Gävleborgs, Väster-norrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Den anslagsmässiga fördelningen enligt vårt alternativ II:

Under kommunikationsdepartementets huvudtitel:

- E 3. Transportstöd för Gotland (avseende gods- och persontransportstöd till stödberättigad koncessionstrafik)
(reservationsanslag - 40 milj. kr.)
Medlen disponeras av länsstyrelsen i Gotlands län.
- E 6. Ersättning för viss kanaltrafik m.m. med delposterna
1. Trollhätte kanalverk
(förslagsanslag - 64 milj. kr.)
2. Vänerns seglationsstyrelse
(högstanslag - 5,78 milj. kr.)
Medlen disponeras av transportrådet.
- F 3. Bidrag till kommunala flygplatser m.m. (avser investeringar)
(reservationsanslag - 4 milj.kr.)
- H 2. Transportstöd för Norrland m.m. (avseende gods-transportstöd enligt förändrade regler)
(förslagsanslag - ca 230 milj. kr.)

Sammanlagt ca 343 milj. kr.

Under industridepartementets huvudtitel:

G 2. Regionala utvecklingsinsatser
(reservationsanslag - 1 050 milj. kr. 1990/91)

Anslaget tillförs ytterligare sammanlagt ca 120 milj. kr. för det nya ändamålet regionalt transportutvecklingsbidrag.

20,5 milj. kr. av de tillförda medlen skall disponeras av Gotlands län och återstående ca 100 milj. kr. fördelas av regeringen mellan och disponeras av länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Beträffande anslaget under industridepartementet vill vi påpeka följande. Nuvarande medel över detta anslag fördelas av regeringen mellan länen. Länsstyrelserna kan sedan fritt disponera medlen mellan de olika ändamål som finns, bl.a. lokaliseringsbidrag, glesbygdsstöd och regional projektverksamhet. Möjligheten att utnyttja sina länsmedel för det nya ändamålet regionalt transportutvecklingsbidrag bör enligt vår mening gälla endast för de sju länen inom nuvarande transportstödområde samt för Gotlands län. Om man därefter vill försäkra sig om att de medel som tillförts länen genom våra förslag verkligen utnyttjas för regional transportutveckling måste dessa medel "öronmärkas" under anslaget. Vi anser att det kan finnas skäl för detta vad gäller Norrlandslänen, i alla fall under en inledningsperiod, men att det bör ankomma på regeringen att avgöra behovet av sådan "öronmärkning".

Anslaget för regionala utvecklingsinsatser är ett reservationsanslag. Vi har tidigare i avsnitt 5.3 förordat att överenskommelser om stöd när så bedöms lämpligt skall kunna göras på 2-3 års sikt. Detta innebär givetvis problem vid ettåriga reservationsanslag. Ett

sätt att möjliggöra flerårsöverenskommelser är dock att reservera delar av anslaget för kommande års överenskomna stöd. Ett annat sätt är att länsstyrelserna utöver årets anslag även ges rätt att besluta om stöd för t.ex. de kommande två åren inom fastställda ramar. Denna modell används bl.a. beträffande forskningsstöd där behoven av långsiktiga överenskommelser är nödvändiga.

6.3 Avslutande kommentarer

I valet mellan de två beskrivna alternativa reformerna bör enligt vår mening beaktas följande. En av utgångspunkterna för översynen av transportstödsystemet har varit att finna en väg bort från nuvarande automatiska årliga ökning av belastningen på statsbudgeten. Vi är medvetna om att därvid alternativ I är att föredra. I detta alternativ kommer hela det nuvarande godstransportstödanslaget, som anvisas förslagsvis, att överföras till länsanslagen som anvisas som reservationsanslag och därigenom kan genomgå en reell budgetprövning. Alternativ I är också utan tvekan det alternativ som överensstämmer bäst med våra direktiv. Om det statsfinansiella läget är sådant att ingen ytterligare automatik kan accepteras, bör enligt vår mening alternativ I väljas. Detsamma gäller om ett svenskt närmande till den europeiska gemenskapen skulle ställa krav på genomgripande förändringar av transportstödet. Det är i ett sånt läge vår bedömning att regionerna själva genom en behovsprövning med hänsyn till lokala förhållanden bör avgöra var insatserna gör störst regionalpolitisk nytta. Alternativet skulle som framgått i avsnitt 5.2 annars vara centralt initierade årliga nedskärningar för att hindra automatiken, vilket vi bedömer som ett avgjort sämre alternativ. Man måste dock samtidigt vara medveten om att de initiala administrativa kostnaderna i detta alternativ I kommer att vara relativt stora.

Det är vår åsikt att länsstyrelserna i de berörda länen för närvarande endast i undantagsfall kan sägas besitta den nödvändiga kapacitet och kompetens som krävs för att på kort tid ta över relativt stora regionala transportstödsmedel och utveckla nya fördelningsprinciper för dessa medel. Även om således alternativ I leder till slopad automatik kan det av dessa skäl de facto innebära en nödvändig ökad budgetbelastning under de första åren.

Vårt alternativ II är ett försök att utifrån de överläggningar vi haft med företrädare för berörda regioner konstruera ett system som ger möjlighet till vissa regionala utvecklingsinsatser men bibehåller det mångomvittnat uppskattade godstransportstödet där det är av mest avgörande betydelse. Effekten på automatiken blir här begränsad, ca 80 milj. av nuvarande ca 310 milj. kr. skulle lyftas av nuvarande förslagsanslag till reservationsanslag. Å andra sidan ger alternativ II möjlighet för länsstyrelserna att påbörja en utvecklingsverksamhet genom att inventera behov och successivt bygga upp den kompetens vad beträffar de regionala transportfrågorna som vi upplever är nödvändig. Genom att de medel som länsstyrelserna initialt får att disponera inte blir så stora som i alternativ I kan också de administrativa merkostnaderna av reformen hållas nere. Vi har också på många håll mött förståelse för de principer som ligger till grund för förslagen till ändringar och koncentrerings av nuvarande godstransportstöd mot de längsta transporterna och de inre delarna av stödområdet. Det är vår bedömning att detta, som varande svenska områden med "långvariga strukturella svårigheter", också bör vara de delar av nuvarande stöd som lättast kan komma att accepteras i ett europeiskt sammanhang. Samtidigt ger också i alternativ II de frigjorda regionala medlen möjlighet att i ömmande fall kompensera för de "trappstegseffekter"

o.dyl. som alltid blir följden av förändrade generella regler.

Vi vill i sammanhanget även påpeka möjligheten av att pröva alternativ I försöksvis i något Norrlandslän med syftet att vinna kunskap om för- och nackdelar med det av oss föreslagna regionala bidragssystemet. Ett sådant försök skulle kunna löpa parallellt med ett införande av alternativ II i övriga delar av nuvarande transportstödområde. Norrbottens län har tidigare i andra sammanhang fungerat som försökslän, bl.a. beträffande den nya länsförvaltningen. Vid våra kontakter med företrädare för detta län har man också i vårt fall anmält ett visst intresse för att vid behov fungera som försökslän för ett helt igenom regionaliserat transportstöd.

Bilaga till regeringsbeslut 1989-11-30

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

PM

1989-11-30

1. Gods- och persontransportstöden samt stödet till datakommunikation1.1 Bakgrund

Det regionalpolitiska godstransportstödet infördes den 1 januari 1971. Det fanns då beräkningar som visade att transportkostnader för företag inom stödområdet var ca 50 procent högre än för näringslivet i södra Sverige. Dessa beräkningar låg till grund även för stödets konstruktion och stödnivå.

Transportstödet har sedan det infördes ändrats vid flera tillfällen. De viktigaste principiella förändringarna genomfördes 1974 och 1986. År 1974 infördes stöd även för transporter av vissa råvaror och halvfabrikat till företagen. År 1986 blev även vissa tjänsteresor stödberättigade och kustsjöfart stödmässigt i viss mån jämställd med väg- och järnvägstransporter genom införande av ett hamntransportstöd. Totalt sett har dock stödets grundprofil som ett procentuellt restitutionsstöd för erlagda inrikes långväga transportkostnader bibehållits trots ändringarna av stödreglerna. Idag får mer än 1 300 olika företag del av stödet. För vissa enskilda företag speciellt i landets nordligaste delar kan transportstödet i dag räknas till ett av de beloppsmässigt mest betydelsefulla regionalpolitiska stöden.

Persontransportstödet har f.n. en volymmässigt ringa betydelse i förhållande till godstransportstödet (mindre än 3 procent 1987).

Riksdagen beslöt i maj 1985 att kraftigt reducerade taxor för datakommunikation till och från Malmfälten skulle provas under en treårsperiod och inom en kostnadsram på en miljon kronor per år. Försöksverksamheten påbörjades den 1 januari 1986. Den har efter bidragsåret 1988 utvärderats av transportrådet. Riksdagen beslöt våren 1989 om en ettårig förlängning av stödet och medel anvisades för innevarande budgetår. Vidare

har transportrådet i september 1989 hos regeringen föreslagit att medel anvisas för stödet under budgetåret 1990/91.

1.2 Regionalpolitiska kommittén

Kommittén konstaterar i sitt betänkande (SOU 1989:55 avsnitt 6.2.2) att driftsstöd som transportstödet ofta har varit under debatt. Det har hävdats att driftsstöd tenderar att konservera en förlegad näringslivsstruktur. Driftsstöd är också särskilt uppmärksammat i internationella överenskommelser. Driftsstöd är således inom EG tillåtna endast om en region har varaktiga konkurrenssnackdelar. Sådana varaktiga konkurrenssnackdelar kan vara att infrastrukturen är dåligt utvecklad. Kommittén anser att transportstödet principiellt sett är ett stöd till handel och därmed kommer särskilt i fokus i förhållande till internationella överenskommelser om stödens utformning.

De utvärderingar som företagits av transportstödet, senast i samband med den regionalpolitiska utredningen 1984, har enligt kommittén visat på svårigheten att kvantitativt och kvalitativt mäta de regionalpolitiska effekterna av godstransportstödet. Det kan emellertid antas att endast en mindre del av stödet har en direkt effekt på etableringar och sysselsättning i stödområdet, medan övriga delar av stödet på kort sikt endast innebär en resultatförbättring för redan etablerade företag. Stödet är mycket snett fördelat. Ett fyrtiotal företag mottar omkring 60 procent av utgående stöd. Ett stort antal företag får å andra sidan jämförelsevis små belopp.

Transportstödet nuvarande konstruktion innebär också enligt kommittén en automatik i de årliga kostnadsökningarna på statsbudgeten. Man menar även att det är klarlagt att möjligheterna att bryta den kostnadsuppdrivande automatiken utan att väsentligt ändra stödreglerna är mycket begränsade. Nuvarande restitutiva system ger inte heller särskilt tydliga incitament för företagen att rationalisera sin transportverksamhet.

Från effektivitetssynpunkt finns det därför enligt kommittén skäl att se över transportstödet nuvarande utformning. Denna slutsats skall dock inte ses som kritik mot transportrådets centrala administration av stödformen. I en nyligen genomförd granskning gjord av riksrevisionsverket konstateras att det nuvarande transportsstödet i

allt väsentligt administreras på ett rationellt och för såväl de sökande som staten effektivt sätt. RRV konstaterar också att de nuvarande reglerna för transportstöd talar för en central granskningsorganisation.

Kommittén konstaterar vidare att behoven av regionalpolitiska insatser för att stödja näringslivets transporter är många och skiftande. Den pågående utvecklingen inom näringslivet, speciellt hos de större företagen mot högre krav på transportkvalitet med tidsanpassade transporter och mindre sändningsstorlekar påverkar genom krav på sårlosningar och slutna system transportsystemet över hela landet och kan komma att inverka negativt på de små och medelstora företagens möjligheter att erhålla en tillfredsställande transportlösning till rimliga priser, särskilt i inlandet. För att möta en sådan utveckling är det viktigt att höja den logistiska kunskapsnivån inom hela näringslivet.

Även om således de alternativa behoven av dagens transportsstödsresurser är stora är det enligt kommittén nödvändigt att möjliggöra till kompensation för höga transportkostnader kvarstår även fortsättningsvis i någon form.

Kommittén anser mot bakgrund av ovanstående att det finns anledning att överväga ett förändrat transportstödsystem som på olika sätt kan bidra till att förbättra och förbilliga företagens transporter och som i mindre grad används som ett renodlat fraktbidrag till det enskilda företaget. Stödgivningen skulle således i ökad utsträckning avse förbättringar i utbudet av och kvaliteten hos de transporttjänster som erbjuds i de områden som nu mottar transportstödet.

Kommittén anser att det nya systemet bör ha sin utgångspunkt i en förenklad och decentraliserad administration, men att det är viktigt att vissa grundläggande regler uppställs för stödet för att säkerställa att medlen används på ett effektivt och för ändamålet lämpligt sätt. Den grundläggande riktlinjen bör således enligt kommittén vara att bidrag som ges inom transportområdet skall utnyttjas för täckande av sådana utgifter som har en direkt koppling till transporter av gods och personer till och från företag belägna i regionen. En annan grundläggande regel bör vara att stödet skall avse drifts- eller utvecklingskostnader. För investeringar i infrastruktur som rör länsjärnvägar och vägar m.m. finns redan ett regionalt instrument i länstrafikanslaget, varför sådana investeringar bör exkluderas. För vissa

smärre "driftsnära" investeringar i t.ex. transportplaneringsutrustning etc. bör dock stöd kunna lämnas.

Kommittén understryker att det är viktigt att ett reformerat transportstödsystem upplevs positivt av alla inblandade parter. Mot bakgrund av komplexiteten i stödsystemet och att många parter är berörda bör enligt kommittén utredaren i samverkan med berörda länsstyrelser, transportrådet och statens industriverk lämna förslag på hur ett förändrat transportstödsystem med ovan skisserade huvuddrag kan utformas. Förslaget bör också tillgodose krav på ett enkelt och smidigt system.

Beträffande stödet till datakommunikation till och från dataföretag i malmfälten konstaterar den regionalpolitiska kommittén bland annat att den tid som förflutit sedan stödets införande är för kort för att man skall kunna bedöma effekterna av stödet. Kommittén föreslår att försöksperioden utsträcks ytterligare tre år och att försöket skall omfatta hela Inlandet.

1.3 Närmare riktlinjer

En av regeringens regionalpolitiska målsättningar är bl.a. att man på regional nivå skall kunna ta vara på regionens egna resurser. Ett viktigt medel i detta sammanhang är att i ökad utsträckning stödja företagens utveckling, genom bl.a. produktutvecklings-, marknadsförings- och utbildningsinsatser. Dessa åtgärder bör därför i största möjliga utsträckning genomföras i decentraliserad form.

Även trafikpolitiken har under senare år inriktats mot att decentralisera beslutsfattandet för att därigenom minska den statliga detaljregleringen och föra besluten närmare dem som berörs. Det är viktigt såväl ur trafik- som regionalpolitisk synvinkel att de pågående strävandena till decentralisering fullföljs och vidareutvecklas. Mot bakgrund härav samt de grundläggande regler och riktlinjer som den regionalpolitiska kommittén föreslagit bör utredaren närmare studera ett regionaliserat transportstödsystem med följande huvuddrag.

Ett reformerat transportstödsystem bör mer ha karaktär av transportutvecklingsbidrag än dagens renodlade fraktbidrag. Exempel på sådan utvecklingsinsats kan vara utbildningsbidrag för transportansvariga i företagen. Medlen bör dock också, i likhet med hittills, kunna användas för

att ersätta företagens merkostnader vid transporter till och från stödområdet. Det nuvarande omfattande detaljregelsystemet bör dock reduceras, vilket är en förutsättning för regionalisering av administrationen. Ett enkelt ansöknings- och utbetalningssystem bör eftersträvas. En modell som bör studeras är överenskommelser på upp till 3-5 år med företagen om t.ex. halvårsvis utbetalning av stödmedel beroende på totala frakt- och resekostnader vid respektive produktionsställe resp. transportkostnadernas andel av saluvärdet.

För att detta nya bidrag skall kunna anpassas efter de förhållanden och förutsättningar som kännetecknar respektive region bör bidraget också i huvudsak administreras regionalt. De regionala organ som bör administrera det reformerade transportstödet är länsstyrelserna. Genom det ökade ansvar för transportfrågor som länsstyrelserna pålagts i och med införandet av länstrafikanslaget finns förutsättningar för en samlad syn på transportproblemen i regionen. I länsstyrelserna finns även den regionala kunskap om näringslivets problem som bör vara en förutsättning för effektiva regionalpolitiska insatser. Länsstyrelserna handhar också redan i dag ett flertal regionalpolitiska stödformer, bl. a. lokaliseringssöd och investeringsbidrag, glesbygdssöd och medel för regional projektverksamhet. En decentralisering av även transportstödet till länsstyrelserna skulle underlätta samordningen mellan de olika stöden. Det skulle också på ett värdefullt sätt stärka respektive länsstyrelses samlade möjligheter att bedriva en kraftfull regionalpolitik.

Regeringen bör fördela det nya bidraget på länsstyrelserna. Fördelningen bör ske utifrån de regionalpolitiska problemens omfattning och med hänsyn tagen till bl.a. nuvarande fördelning. Länsstyrelserna bör anpassa utvecklingsinsatserna inom respektive län till sina förutsättningar och de medel som disponeras. Särskild omsorg bör därvid ägnas de redan etablerade företagen inom stödområdet.

För uppföljning av stödets effekter m.m. bör studeras om statens industriverk, som är ansvarig myndighet för det regionalpolitiska företagsstödet, kan överta transportrådets roll.

I utredningen skall ingå att överväga fortsatt stöd till datakommunikation. Härvid skall beaktas den utvärdering som transportrådet genomfört (transportrådets rapport 1989:2), betänkandet från

den regionalpolitiska kommittén (SOU 1989:55) samt kommande betänkande från Post- och teleutredningen.

2. Övriga driftstöd inom transportområdet

2.1 Stöd till Vänersjöfarten

Riksdagen beslutade år 1987 om slopandet av särskilda passageavgifter för Väner- och Mälartrafiken. Åtgärden var regionalpolitiskt motiverad och syftade till att slå vakt om trafiken på inlandshamnarna. Staten övertog därmed betalningsansvaret för ersättning till Trollhätte Kanalverk och Vänerns Seglationsstyrelse. Anslaget Ersättning till viss kanaltrafik täcker underskottet i kanalverksamheten. Kanalen har en betydelse ur både regionalpolitisk och samhällsekonomisk synvinkel. Sjötransporterna ger energisnåla transporter genom en avlastning av lastbilsgods från vägarna.

Vänerregionens transportsystem av vägar, järnvägar och sjöfart bör ses i ett samlat perspektiv. På ett likartat sätt som beträffande transportstödet föreslår den regionalpolitiska kommittén att utredaren skall pröva om de medel som för närvarande avsätts till Trollhätte Kanalverk och Vänerns Seglationsstyrelse kan administreras av den regionala nivån.

2.2 Bidrag till kommunala flygplatser

I statsbudgeten ingår fr.o.m. budgetåret 1987/88 anslaget Bidrag till kommunala flygplatser m.m. på 15 milj. kr. avseende regionalpolitiskt stöd till huvudmännen för kommunala flygplatser i skogslänen med regionalt betydelsefull linjetrafik.

Den regionalpolitiska kommittén föreslår att det bör utredas om den driftsinriktade delen av stödet till den regionala flygverksamheten kan integreras i ett reformerat transportstöd och bli ett ansvar för länsstyrelserna i berörda län.

2.3 Transportstöden till Gotland

Sedan 1971 finns ett särskilt transportstöd för Gotland. Transportstödet omfattar såväl person- som godsbefordran i färjetrafiken på Gotland och är inbyggd i den taxa som tillämpas. Vidare ges från anslaget ett bidrag till vissa transportföretag för att täcka de merkostnader som inte kompenseras av det s.k. Gotlandstillägget. Anslaget administreras av transportrådet.

Sedan budgetåret 1973/74 har riksdagen beviljat ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik till och från Gotland. Budgetåret 1981/82 fick stödet en ny utformning med syfte att en tillfredsställande flygtrafik skall kunna upprätthållas. Från början lämnades stöd endast till Linjeflyg, men numera får även flygföretaget Avia stöd för sin trafik på Visby. Anslaget administreras av Luftfartsverket.

I analogi med ett reformerat transportstöd bör enligt regionalpolitiska kommittén utredaren pröva möjligheterna till en överföring av administrationen av stöden till Gotland till den regionala nivån. Beträffande stödet till sjötrafiken påpekar kommittén att möjligheterna till förändringar är begränsade till följd av gällande avtal mellan staten och rederiet Nordström & Thulin, som löper till år 1998.

2.4 Stöd till godstransporter i glesbygd

Sedan år 1982 finns som en delpost inom glesbygdssstödet ett särskilt stöd för insatser avseende godstransporter till och från företag i glesbygder. Den regionalpolitiska kommittén förslår att det bör övervägas om detta stöd kan integreras i ett reformerat transportstöd.

Tidplan

Utredningen skall utföras i samverkan med berörda länsstyrelser, transportrådet och statens industriverk.

Arbetet skall bedrivas så att resultat av utredningen föreligger den 1 september 1990.

KOMMUNER INGÅENDE I GODSTRANSPORTSTÖDOMRÅDET

Län	Kommun	Godstransportstödzon nr	
		Nuvarande	Vårt förslag
Värmland	Arvika	1	--
	Eda	1	--
	Filipstad	1	--
	Forshaga	--	--
	Grums	--	--
	Hagfors	1	--
	Hammarö	--	--
	Karlstad	--	--
	Kil	--	--
	Kristinehamn	--	--
	Munkfors	1	--
	Storfors	--	--
	Sunne	1	--
	Säffle	1	--
Kopparberg	Torsby	1	2
	Årjäng	1	--
	Avesta	1	--
	Borlänge	1	--
	Falun	1	--
	Gagnef	1	--
	Hedemora	1	--
	Leksand	1	--
	Ludvika	--	--
	Malung	1	2
	Mora	1	2
	Orsa	1	2
	Rättvik	1	--
	Smedjebacken	--	--
Gävleborg	Säter	1	--
	Vansbro	1	--
	Älvdalen	1	2
	Bollnäs	1	--
	Gävle	--	--
	Hudiksvall	1	--
	Hofors	--	--
	Ljusdal	1	2
	Nordanstig	1	--
	Ovanåker	1	--
	Sandviken	--	--
	Söderhamn	1	--

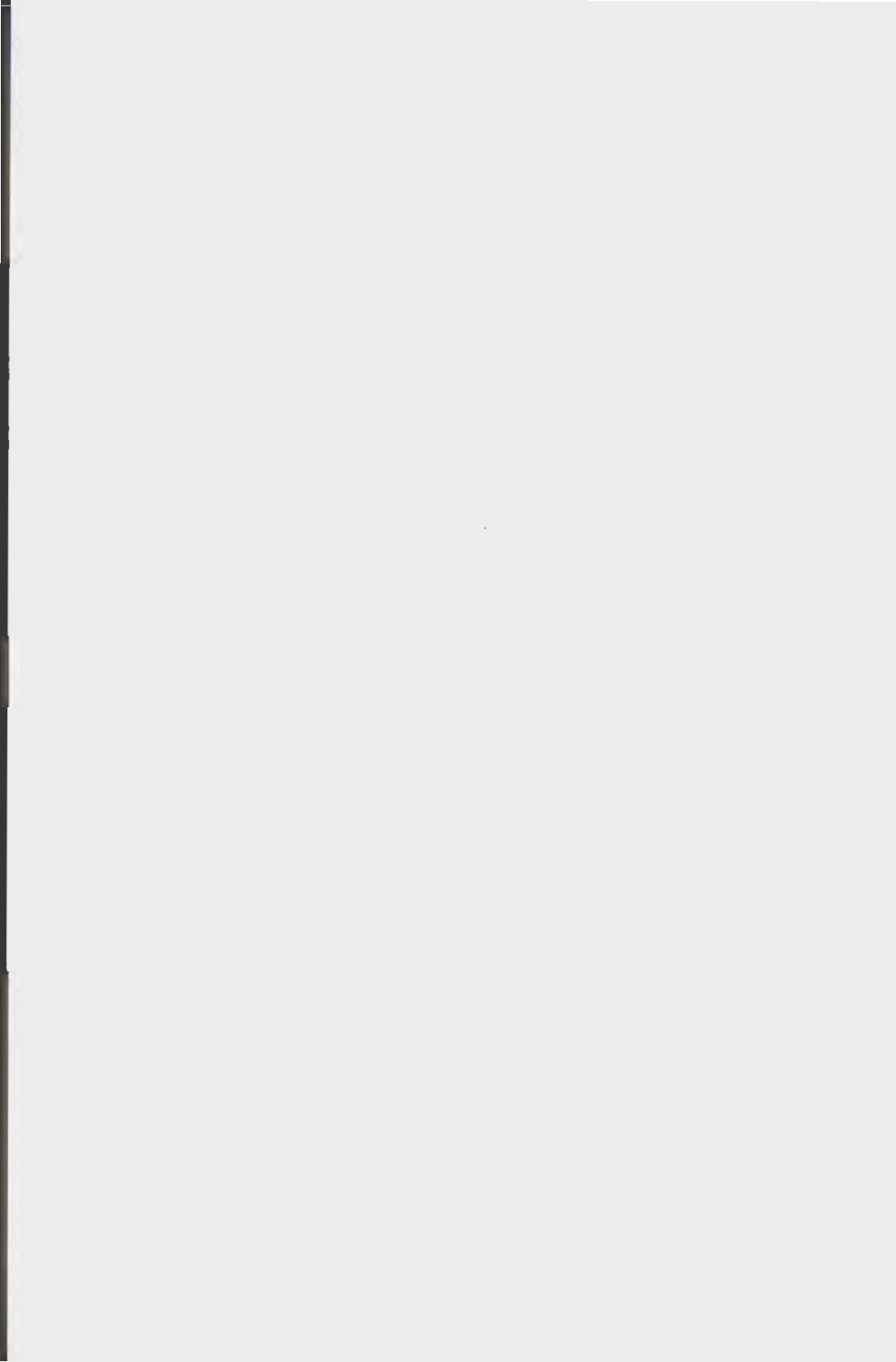
Län	Kommun	Godstransportstödzon nr	
		Nuvarande	Vårt förslag
Väster- norrland	Härnösand	2	--
	Kramfors	2	1
	Sollefteå	2	1
	Sundsvall	2	--
	Timrå	2	--
	Ånge	2	2
	Örnsköldsvik	2	1
Jämt- land	Berg	3	2
	Bräcke	3	2
	Härjedalen	3	2
	Krokom	3	2
	Ragunda	3	2
	Strömsund	5	3
	Åre	3	2
	Östersund	3	2
Väster- botten	Bjurholm	5	3
	Dorotea	5	3
	Lycksele	5	3
	Malå	5	3
	Nordmaling	4	1
	Norsjö	5	3
	Robertsfors	4	1
	Skellefteå	4	1
	Sorsele	5	3
	Storuman	5	3
	Umeå	4	1
	Vilhelmina	5	3
	Vindeln	5	3
	Vännäs	4	1
	Åsele	5	3
Norr- botten	Arjeplog	5	3
	Arvidsjaur	5	3
	Boden	4	1
	Gällivare	5	3
	Haparanda	5	3
	Jokkmokk	5	3
	Kalix	5	3
	Kiruna	5	3
	Luleå	4	1
	Pajala	5	3
	Piteå	4	1
	Älvsbyn	4	1
	Övertorneå	5	3
	Övertorneå	5	3

KUNGL. BIBL.
1990-10-01
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1990

Kronologisk förteckning

1. Företagsförvärv i svenskt näringsliv. I.
2. Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. S.
3. En idrottshögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. U.
4. Transportrådet. K.
5. Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. Fö.
6. Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. UD.
7. Lagstiftning för reklam i svensk TV. U.
8. Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. S.
9. Kostnader för fastighetsbildning m. m. Bo.
10. Strömigatan 18 - Sveriges statsministerbostad. SB.
11. Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. U.
12. Meddelarrätt. Ju.
13. Översyn av sjölagen 2. Ju.
14. Långtidsutredningen 1990. Fi.
15. Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. Fö.
16. Storstadstrafik 5 - ett samlat underlag. K.
17. Organisation och arbetsformer inom bilateralt utvecklingsbistånd. UD.
18. Lag om folkbokföringsregister m.m. Fi.
19. Handikapp och välfärd? - En lägesrapport. S.
20. Välfärd och segregation i storstadsregionerna. SB.
21. Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. ME.
22. Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. Bilagedel. ME.
23. Tomträttsavgäld. Bo.
24. Ny kommunallag. C.
25. Konkurrensen inom livsmedelssektorn. C.
26. Förmånssystemet för värnpliktiga m. fl. Fö.
27. Post & Tele - Affärsverk med regionalt och socialt ansvar. K.
28. Att följa upp kommunal verksamhet - En internationell utblick. C.
29. Tobakslag. S.
30. Översyn av upphovsrättslagstiftningen. Ju.
31. Perspektiv på arbetsförmedlingen. A.
32. Staden. SB.
33. Urban Challenges. SB.
34. Stadsregioner i Europa. SB.
35. Storstädernas ekonomi 1982-1996. SB.
36. Storstadsliv. Rika möjligheter - hårda villkor. SB.
37. Författningsreglering av nya importrutiner m.m. Fi.
38. Översyn av naturvårdslagen m.m. ME.
39. Konstnärens villkor. U.
40. Kärnkraftsavveckling - kompetens och sysselsättning. ME.
41. Tio år med jämställdhetslagen - utvärdering och förslag. C.
42. Internationellt ungdomsutbyte. C.
43. Förenklad statistikreglering; med förslag till lag om den statliga statistikframställningen. C.
44. Demokrati och makt i Sverige. SB.
45. Kapitalavkastningen i bytesbalansen. Fi.
46. Särskild skatt i den finansiella sektorn. Fi.
47. Beskattning av stipendier. Fi.
48. Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn, del III. S.
49. Arbete och hälsa. A.
50. Ny folkbokföringslag. Fi.
51. SÄPO Säkerhetspolisens arbetsmetoder, personalkontroll och meddelarfrihet. C.
52. Utbyte av utländska körkort. K.
53. I skuggan av de stora - De mindre partiernas villkor i kommunalpolitiken. C.
54. Arbetslivsforskning - Inriktning, organisation, finansiering. A.
55. Flygplats 2000 - De svenska flygplatserna i framtiden. K.
56. Skatt på lotterier och spel. Fi.
57. Personalutbildning inom totalförsvaret. Fö.
58. Konkurrens i inrikesflyget. C.
59. Sätt värde på miljön! Miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel. M.
60. Skada av vilt. Jo.
61. Skärpt tillsyn - huvuddrag i en reformerad datalag. Ju.
62. Konkurrensen inom bygg/bosektorn. C.
63. Svensk lönestatistik. C.
64. Årlig revision i statsförvaltningen. C.
65. Folkhögskolan i framtidsperspektiv. U.
66. Det fria bildningsarbetet. Debattinlägg om folkbildningen och folkhögskolan i framtiden. U.
67. Återbetalning av mervärdesskatt till utländska företagare. Fi.
68. Vad kostar ett statsbidrag? C.
69. SIPRI 90 - om SIPRIs finansiering och arbetsformer. UD.
70. Lokalt ledd närradio. U.
71. Sekretess för landskapsinformation. Fö.
72. Lokalkontor. C.
73. Transportstöd. K.



Statens offentliga utredningar 1990

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

- Strömigatan 18 - Sveriges statsministerbostad. [10]
Välfärd och segregation i storstadsregionerna. [20]
Staden. [32]
Urban Challenges. [33]
Stadsregioner i Europa. [34]
Storstädernas ekonomi 1982-1996. [35]
Storstadsliv. Rika möjligheter- hårda villkor. [36]
Demokrati och makt i Sverige. [44]

Justitiedepartementet

- Meddelarrätt. [12]
Översyn av sjölagen 2. [13]
Översyn av upphovsrättslagstiftningen. [30]
Skärpt tillsyn - huvuddrag i en reformerad datalag. [61]

Utrikesdepartementet

- Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. [6]
Organisation och arbetsformer inom bilateralt utvecklingsbistånd. [17]
SIPRI 90 - om SIPRIs finansiering och arbetsformer. [69]

Försvarsdepartementet

- Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. [5]
Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. [15]
Förmånssystemet för värnpliktiga m. fl. [26]
Personalutbildning inom totalförsvaret. [57]
Sekretess för landskapsinformation. [71]

Socialdepartementet

- Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. [2]
Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. [8]
Handikapp och välfärd? - En lägesrapport. [19]
Tobakslag. [29]
Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn, del III. [48]

Kommunikationsdepartementet

- Transportrådet. [4]
Storstadsstrafik 5 - ett samlat underlag. [16]
Post & Tele - Affärsverk med regionalt och socialt ansvar. [27]
Utbyte av utländska körkort. [52]

- Flygplats 2000 - De svenska flygplatserna i framtiden. [55]
Transportstöd. [73]

Finansdepartementet

- Långtidsutredningen 1990. [14]
Lag om folkbokföringsregister m.m. [18]
Författningsreglering av nya importrutiner m.m. [37]
Kapitalavkastningen i bytesbalansen. [45]
Särskild skatt i den finansiella sektorn. [46]
Beskattning av stipendier. [47]
Ny folkbokföringslag. [50]
Skatt på lotterier och spel. [56]
Återbetalning av mervärdesskatt till utländska företagare. [67]

Utbildningsdepartementet

- En idrottshögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. [3]
Lagstiftning för reklam i svensk TV. [7]
Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. [11]
Konstnärens villkor. [39]
Folkhögskolan i framtidsperspektiv. [65]
Det fria bildningsarbetet. Debattinlägg om folkbildningen och folkhögskolan i framtiden. [66]
Lokalt ledd närradio. [70]

Jordbruksdepartementet

- Skada av vilt. [60]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Perspektiv på arbetsförmedlingen. [31]
Arbete och hälsa. [49]
Arbetslivsforskning - Inriktning, organisation, finansiering. [54]

Bostadsdepartementet

- Kostnader för fastighetsbildning m. m. [9]
Tomträttsavgäld. [23]

Industridepartementet

- Företagsförvärv i svenskt näringsliv. [1]

Statens offentliga utredningar 1990

Systematisk förteckning

Civildepartementet

Ny kommunallag. [24]
Konkurrensen inom livsmedelssektorn. [25]
Att följa upp kommunal verksamhet - En internationell utblick. [28]
Tio år med jämställdhetslagen - utvärdering och förslag. [41]
Internationellt ungdomsutbyte. [42]
Förenklad statistikreglering; med förslag till lag om den statliga statistikframställningen. [43]
SÄPO Säkerhetspolisens arbetsmetoder, personalkontroll och meddelarfrihet. [51]
I skuggan av de stora - De mindre partiernas villkor i kommunalpolitiken. [53]
Konkurrens i inrikesflyget. [58]
Konkurrensen inom bygg/bosektorn. [62]
Svensk lönestatistik. [63]
Årlig revision i statsförvaltningen. [64]
Vad kostar ett statsbidrag? [68]
Lokalkontor. [72]

Miljö- och energidepartementet

Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. [21]
Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. Bilagedel. [22]
Översyn av naturvårdslagen m.m. [38]
Kärnkraftsavveckling - kompetens och sysselsättning. [40]

Miljödepartementet

Sätt värde på miljön! Miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel. [59]

