

Nr 84

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående transportstöd som regionalpolitiskt medel; given Stockholms slott den 13 mars 1970.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Bengt Norling

Propositionens huvudsakliga innehåll

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet föreslås i propositionen ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmässiga olägenheter, som följer med långa avstånd inom stödområdet. Transportstödet avses omfatta järnvägs- och lastbilstransporter från ort inom stödområdet på sträckor över 300 km. Av regional- och näringspolitiska skäl bör enligt förslaget stödet inriktas på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat och avse utgående transporter och transporter inom stödområdet. Varumässigt spänner de stödberättigade transportererna över ett brett register av från regionalpolitisk synpunkt betydelsefulla produktslag. Malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träråvaror och pappersmassa samt oljor och bensin undantas. De föreslagna fraktnedsättningarna varierar mellan 15 och 35 % av erlagd frakt beroende på avsändningsortens geografiska belägenhet inom stödområdet. Stödet avses utgå i form av årlig restitution. En särskild fraktbidragsnämnd skall enligt förslaget inrättas den 1 januari 1971, från vilken tidpunkt stödet föreslås utgå. Verksamheten föreslås bedriven på försök under en treårsperiod. Årskostnaden har i utgångsläget uppskattats till ca 25 milj. kr.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 13 mars 1970.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden ANDERSSON, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *transportstöd som regionalpolitiskt medel* och anför.

1. Inledning

Under de senaste månaderna har ett utredningsarbete bedrivits inom kommunikationsdepartementet, varvid närmare övervägts möjligheterna att genom insatser på transportområdet ytterligare främja de lokaliserings- och näringspolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet. Utredningsarbetet har omfattat studium av transportstruktur och varuströmmar i de berörda delarna av landet, bedömning av avståndsfaktorns kostnadsmässiga effekter och analys av olika tänkbara modeller för ett transportstöd. Som resultat av dessa överväganden har ett konkret förslag framlagts till ett regionalpolitiskt utformat transportstöd.

2. Transporter från, till och inom stödområdet

Järnvägstransporter

En kartläggning har skett av SJ:s transporter under år 1968 från, till och inom stödområdet vad avser såväl vagnslast- som stycke gods. Som en arbetshypotes har stödområdet därvid getts den avgränsning som föreslagits i 1968 års lokaliseringsutrednings betänkande (SOU 1969:49). Transporterna har mätts i såväl vikt och fraktintäkt som tonkm. Utifrån en indelning av stödområdet i åtta och av landet i övrigt i fem regioner har transporternas regionala spridning ur avsändnings- och mottagnings synpunkt studerats. Det dominerande vagnslastgodset har i sammanhanget uppdelats i tretton representativa huvudgrupper. För stycke gods har detta inte kun-

nat ske utan en uppdelning har gjorts på sändningsslag och antal sändningar.

Vissa grundläggande data om transportererna har sammanställts i följande tabell.

Tabell 1. Transporterade kvantiteter, utfört transportarbete och uppburna fraktintäkter, järnvägstransporter

		Från stöd- området	Till stöd- området	Inom stöd- området	Inom övriga Sverige	Summa
Kvan- titet	1 000 ton... %.....	3 872 12,7	4 434 14,6	4 283 14,1	17 832 58,6	30 421 100,0
Trans- port- arbete	milj. tonkm %.....	2 256 23,4	1 955 20,3	960 9,9	4 471 46,4	9 642 100,0
Frakt- intäkt	milj. kr. ... %.....	160 14,4	207 18,6	86 7,7	658 59,3	1 111 100,0

Av tabellen framgår att transportererna från och till stödområdet representerar ett transportarbete för ifrågavarande år motsvarande 23 resp. 20 % av SJ:s totala transportarbete i fråga om vagnslast- och styckegods. Av de transporterade kvantiteterna utgör de ut- och ingående transportererna 13 resp. 15 % av SJ:s totalt transporterade godsmängd. Mätt i fraktintäkt svarar de ut- och ingående transportererna för 14 resp. 19 % av SJ:s totala fraktintäkt.

I fråga om fraktintäkten — vilken från kundens synpunkt representerar en fraktkostnad och vilken är av särskilt intresse med hänsyn till att den enligt förslaget i det följande bildar utgångspunkt för beräkningen av transportstödet — är det betydelsefullt att få en uppfattning om dess storlek med frånräkning av de mera lokala transportererna. Som sådana har därvid bedömts transporter understigande 300 km.

Tabell 2. Fraktintäkter för transporter på järnväg från, till och inom stödområdet totalt samt exkl. transporter under 300 km (milj. kr.)

	Från stöd- området	Till stöd- området	Inom stöd- området	Summa
Totalt.....	160	207	86	453
därav				
vagnslastgods.....	140	146	72	358
styckegods.....	20	61	14	95
Exkl. transporter under 300 km....	130	167	32	329
därav				
vagnslastgods.....	115	114	25	254
styckegods.....	15	53	7	75

Vad beträffar de utgående transportererna framgår av tab. 3 att i fråga om vagnslastgods nära 400 000 ton av godsquantiteterna hänför

Tabell 3. Från och till stödområdet på järnväg som vagnslastgods transporterade kvantiteter och därvid utfört transportarbete, regional fördelning

Mottagande resp. avsändande region	Från stödområdet		Till stödområdet	
	Kvantitet 1 000 ton	Transport- arbete milj. tonkm	Kvantitet 1 000 ton	Transport- arbete milj. tonkm
Norrbottnens kustland.....	392	564	204	275
Norrbottnens inland.....	24	35	83	122
Västerbottnens kustland.....	216	265	267	292
Västerbottnens inland.....	13	14	27	28
Västernorrlands län.....	635	485	520	335
Jämtlands län.....	83	70	166	117
Norra Gävleborgs län.....	325	165	370	149
Norra Kopparbergs och norra Värmlands län.....	2 125	625	2 648	526
Totalt vagnslastgods.....	3 813	2 223	4 286	1 844

sig till Norrbottens kustland, 215 000 ton till Västerbottnens kustland och sammanlagt ca 40 000 ton till Norrbottens och Västerbottnens inland. Drygt 2 100 000 ton kommer från de norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län.

Av tab. 4 framgår, att de kvantitativt och i fråga om transportarbete betydelsefulla varugrupperna i de utgående transporter utgörs av trävaror, pappersmassa och papper samt järn och stål. I fråga om vissa av de angivna varugrupperna kan följande konstateras.

Av trävaror hänför sig — av den sammanlagda uttransporterade kvantiteten varor om 430 000 ton—395 000 ton till norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län. Trävarufrakterna går i regel från södra delarna av stödområdet till regionerna omedelbart söder därom. Det är alltså i stor utsträckning fråga om kortväga transporter. Det gäller bl. a. virkestransporter från Kopparbergs län till industrierna vid kusten.

I fråga om färdiga trävaror uppgår kvantiteterna för de sammanlagda uttransporterna till 580 000 ton. Som jämförelse kan nämnas att transportererna inom stödområdet för färdiga trävaror endast omfattar ca 200 000 ton. I fråga om Norrbottens kustland utgör kvantiteten 94 000 ton, dvs. något mer än hälften av kvantiteterna från de norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län. En betydande uttransport sker också från Västernorrlandsregionen (75 000 ton) och norra delen av Gävleborgs län (125 000 ton). En avsevärd del av de trävaror, som transporteras från norr till söder, är avsedda för export (50 %). Exporten sker huvudsakligen över skånehamnar.

De transporterade kvantiteterna av papper och pappersmassa från stödområdet uppgår till sammanlagt ca 900 000 ton. Från norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län transporteras ca 400 000 ton och från Väster-norrlands län 275 000 ton. Transporterna går i första hand till exporthamnar.

Tabell 4. Från, till och inom stödområdet på järnväg transporterade kvantiteter och därvid utfört transportarbete, fördelning på varugrupper

	Från stödområdet		Till stödområdet		Inom stödområdet	
	Kvanti- tet 1 000 ton	Trans- portar- bete milj. tonkm	Kvanti- tet 1 000 ton	Trans- portar- bete milj. tonkm	Kvanti- tet 1 000 ton	Trans- portar- bete milj. tonkm
<i>Vagnslastgods</i>						
Livsmedel.....	61	29	376	323	45	20
Foder och gödningsmedel.....	88	33	118	102	51	18
Trävaror (råvaror).....	429	88	593	214	752	156
Trävaror (färdigvaror).....	580	510	131	50	198	72
Pappersmassa, papper.....	893	586	87	55	498	128
Järn och stål.....	992	540	481	202	266	108
Andra metaller, maskiner och fordon	182	143	172	144	63	29
Textil, läder, plast, gummivaror...	50	37	20	17	5	2
Bensin, oljor.....	2	1	402	131	340	80
Kemikalier.....	151	96	245	161	87	35
Cement, tegel, betong.....	137	58	333	204	246	47
Malmer ¹ , stenkol, koks.....	125	39	1 184	137	1 570	215
Övriga varor.....	124	63	143	104	108	31
Totalt vagnslastgods.....	3 813	2 223	4 286	1 844	4 228	942
<i>Styckegods</i>						
Expressgods.....	1	0	2	1	0	0
Paketgods.....	3	2	10	7	2	1
Småfraktgods.....	4	2	10	7	3	1
Övrigt fraktstyckegods.....	45	26	107	82	38	13
Ilstyckegods.....	5	3	20	13	12	3
Totalt styckegods.....	59	33	148	111	56	18
Totalt vagnslastgods och styckegods	3 872	2 256	4 434	1 955	4 284	96

¹ Exkl. lapplandsmalm

I fråga om malmer gäller att lapplandsmalmen, dvs. exportmalm på Malm-banan, ej ingår i redovisningen. De redovisade transporterna avser främst bergslagsmalm. Härtill kommer transporter av bolidenmalm och järnmalmstransporter till Luleå järnverk.

De utfraktade kvantiteterna av järn och stål uppgår till i det närmaste 1 000 000 ton. Härav transporteras 700 000 ton från de norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län och ca 210 000 ton från Norrbottens kustland samt 35 000 ton från Västernorrlands län. Uttransporterna från norra delen av stödområdet går i första hand till Göteborg, Stockholm och Skåne.

För gruppen metaller, maskiner och fordon, dvs. den grupp som är att hänföra till verkstadsindustrin, är den sammanlagda transportkvantiteten 180 000 ton, varav 40 000 ton transporteras från de norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län, 65 000 ton från Västernorrlands län och 60 000 ton från Västerbottens kustland.

Den uttransporterade kvantiteten av textil, läder och plast uppgår till 50 000 ton, varav nära 40 000 ton hänför sig till Västernorrlands län. Gods-

mängden uttransporterade kemikalier är 150 000 ton. Större delen eller 90 000 ton transporteras från Västernorrlands län.

I fråga om stycke-godstrafiken omfattar den utgående trafiken sammanlagt ca 59 000 ton med en fraktintäkt av ca 20 milj. kr. Ca 45 000 ton hänförs till övrigt fraktstycke-gods och endast 5 000 ton till ilstycke-gods.

I fråga om de ingående transporterna framgår av tab. 3, att ca 2 650 000 ton av gods-kvantiteten gäller vagnslasttransporter, som går till norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län. Till Västerbottens kustland transporteras 270 000 ton, till Norrbottens kustland 205 000 ton, till Norrbottens inland 85 000 ton och till Västerbottens inland 30 000 ton.

Av tab. 4 framgår att gruppen träråvaror kvantitetsmässigt utgör en betydande andel (14 %) av de totala godsströmmarna för de ingående transporterna. Livsmedelstransporterna uppgår till ej mindre än 375 000 ton vilka fördelar sig på de olika regionerna i stort sett efter befolkningsstorleken.

Olika slags färdigvaror återfinns under skilda varugrupper, exempelvis gruppen textil, läder och plast, gruppen trävaror (färdigvaror) samt under den relativt stora och heterogena varugruppen övriga varor.

Intransporter av andra metaller, maskiner och fordon, vilka svarar för ca 4 % av de totala kvantiteterna av de ingående transporterna, fördelar sig på de olika regionerna på så sätt att exempelvis till de norra delarna av Kopparbergs- och Värmlandsregionerna sänds 50 000 ton och till Västernorrlands län 25 000 ton, till Västerbottens kustland 45 000 ton samt till Norrbottens kustland 17 000 ton.

Av de totalt 480 000 ton järn- och stålvaror som transporteras till stödområdet går 340 000 ton till de norra delarna av Kopparbergs och Värmlands län. Transporterna till Västerbottens kustland uppgår till 30 000 ton och till Västernorrlands län 45 000 ton. Motsvarande tal för Norrbottens kustland är 25 000 ton, för Norrbottens inland 15 000 ton samt för Västernorrlands län 45 000 ton. Gruppen järn och stål svarar för 11 % av de totala godsmängderna av ingående transporter.

Intransporterna av träråvaror sker i första hand till norra delarna av Gävleborgs, Kopparbergs och Värmlands län och till Västernorrlands län. Det är alltså fråga om i huvudsak kortväga transporter. Träråvarorna kommer främst från Stockholmsregionen och östra delarna av Götaland.

För varugruppen bensin och oljor är intransporterna på järnväg helt koncentrerade till de norra delarna av Kopparbergs- och Värmlandsregionerna. Övriga regioner tillförs endast mindre kvantiteter på järnväg. Bensin- och oljetillförseln i övrigt till stödområdet sker sjövägen.

I fråga om cement, tegel och betong utgörs mottagningsområdet främst av norra delarna av Kopparbergs och Värmlands samt av Västernorrlands län. Intransporterna av malmer, stenkol och koks går nästan helt till södra delen av stödområdet.

Det ingående styckegodset är av betydande omfattning. Det representerar en kvantitet om 148 000 ton och en fraktintäkt om ca 61 milj. kr. Intransporterna av ilstyckegods uppgår till endast 20 000 ton.

Vad avser transporterna inom området dominerar gruppen malmer, stenkol och koks med en transportkvantitet uppgående till 1 600 000 ton. Även betydande kvantiteter trävaror går i trafik inom området (750 000 ton). Motsvarande mängd för järn och stål är ca 265 000 ton, medan transporterna av verkstadsprodukter endast uppgår till ca 65 000 ton.

I fråga om medeltransportsträckorna gäller, att den genomsnittliga transportsträckan för vagnslastgods för landet som helhet utgör 315 km. Från stödområdet utgående transporter har en genomsnittlig transportsträcka av 583 km och transporterna in till stödområdet en genomsnittlig transportsträcka av 430 km. Dessa siffror kan jämföras med transportsträckorna inom övriga Sverige och inom stödområdet där de genomsnittliga sträckorna är 249 resp. 223 km. Den längre medeltransportsträckan för utgående gods beror på att betydande del av godset är exportgods. Även medeltransportsträckan för styckegodset är vad avser transportarbetet från och till stödområdet betydligt längre än riksgenomsnittet.

Lastbilstransporter

Det totala yrkesmässiga transportarbetet med lastbil i Sverige uppgick år 1968 till uppskattningsvis 14 000 milj. tonkm, vilket innebär en ökning sedan år 1967 med drygt 14 %. Den helt dominerande delen av transporterna avser avstånd under 100 km.

Den i förevarande sammanhang intressanta delen av transportarbetet utgörs av det som rubriceras som fjärrtrafik. Totalt utnyttjades år 1968 i denna trafik 2 500 lastbilar. Den totala fraktintäkten för fjärrtrafiken uppgick till knappt 400 milj. kr., vilket bör ställas i relation till drygt 1,1 miljard kr. för SJ i fråga om motsvarande trafik. Lastbilarnas intäkter för fjärrtrafik uppgår således till drygt 30 % av SJ:s.

De i det följande redovisade beräkningarna avseende godsströmmarna med lastbil från, till och inom stödområdet har gjorts på grundval av medeltransportsträckor mellan de olika länen. Transportkostnaderna för den lastbilstrafik som berör stödområdet har uträknats med hjälp av medeltransportsträckorna och ett för hela landet uträknat genomsnittligt tonkilometerpris. Vid ett tonkilometerpris av 12 öre skulle transportkostnaderna för intransporter uppgå till ca 35 milj. kr. och för uttransporter från stödområdet till ca 35 milj. kr. samt för transporterna inom stödområdet till ca 5 milj. kr., i samtliga fall vid avstånd överstigande 300 km. Totalt innebär detta en kostnad för sådana fjärrlastbilstransporter från, till och inom stödområdet av ca 75 milj. kr.

Vad som kan rubriceras som massgods, dvs. mera obearbetat järn och

Tabell 5. Transporterade kvantiteter och uppburna fraktintäkter vid lastbilstransporter över 300 km från och till stödområdet

Län	Från stödområdet		Till stödområdet	
	1 000 ton	milj. kr.	1 000 ton	milj. kr.
BD.....	60	8,6	47	6,3
AC.....	61	6,3	60	5,8
Z.....	22	1,7	18	1,3
Y.....	91	6,8	154	11,1
X del av.....	111	6,5	99	6,0
W del av.....	41	2,5	33	2,0
S del av.....	42	2,2	40	2,2
Summa	428	34,6	451	34,7

stål, träråvaror och pappersmassa, utgör en hög andel av godsströmmarna från stödområdet. Massgodsandelen i fråga om kvantitet och transportintäkt kan bedömas uppgå till ca 60 %, dvs. något lägre än motsvarande andel för SJ. Infrakterna till stödområdet kan till ca 90 % beräknas utgöra styckeGodspartier av olika slag, främst verkstadsprodukter och livsmedel.

Sjötransporter

De vid hamnarna inom stödområdet lastade och lossade godsmängderna uppgick år 1968 till ca 13 milj. ton, varav ca 2 milj. ton var inrikes gods. De utgående varuströmmarna domineras helt av olika typer av massgods, främst malm och pappersmassa samt ej obetydliga mängder sågade trävaror och papper. Transporterna av rent styckegods är obetydliga och de kommer sannolikt att ytterligare minska. De lossade produkterna har i huvudsak en annan karaktär än de lastade. Den största varuposten utgörs av mineraloljor, som i allt högre grad går i inrikes sjöfart som en följd av utbyggnaden av inhemska raffinaderier.

Den strukturförändring, som sjöfartsnäringen genomgår, har redan på ett markant sätt återverkat på trafikstrukturen i Bottenhavet och Bottenviken. I allt högre grad koncentrerar linjerederierna sina anlöp till ett fåtal bashamnar. De rundresor, som fartygen tidigare gjort längs Östersjökusten och upp i Bottenviken, har härigenom i stor utsträckning fallit bort. Trenden i fråga om avvägningen mellan land- och sjötransporter synes i dag i allt högre grad gå mot järnvägstransporter av godset. Det gäller även vissa massgodsvaror och obearbetade järn- och stålvaror. Allt större godsmängder behandlas som enhetslaster, vilket underlättar integrering järnvägsfartgstransporter. Allmänt gäller att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende, avståndsfaktorn inte spelar samma roll som i fråga om landtransporterna. Från sjöfartens synpunkt är utan tvekan de problem större som sammanhänger med exempelvis vin-

ter- och isförhållandena och som innebär att transporter till sjöss under vissa tider av året förhindras eller försvåras.

Sammanfattande synpunkter rörande transportströmmarna

Transporterna från, till och inom stödområdet skiljer sig från motsvarande transportströmmar inom de övriga delarna av landet, bl. a. genom massgodsets stora andel och den bristande balansen mellan olika slags varor.

Intransporterna består i jämförelse med de utgående transporterna av ett vidare varusortiment. De omfattar i huvudsak livsmedel, järn- och stålvaror, träråvaror, byggnadsmateriel, bensin och oljor, verkstadsprodukter samt olika slags färdigvaror. Uttransporterna och även stora delar av transporterna inom stödområdet utgörs till stor del av massgods såsom pappersmassa, obearbetat järn och stål, malm samt träråvaror. Dessutom uttransporteras produkter av hög förädlingsgrad i betydande omfattning.

Sjötransporterna är i hög grad inriktade på massgods med råvaror och vissa halvfabrikat i utgående och med oljor i ingående godsströmmar. De mer vidareförädlade produkterna transporteras med järnväg och i ej obetydlig omfattning med lastbil. I många transportrelationer mellan stödområdet och södra Sverige konkurrerar lastbil med järnväg. Lastbilarna ombesörjer dock — i likhet med vad som gäller i andra delar av landet — i första hand de relativt sett mera kortväga transporterna. Fjärrtransporterna på lastbil utgörs vad avser de utgående strömmarna i ganska betydande utsträckning av massgods (trä-, järn- och stålvaror). I förhållande till järnväg förekommer emellertid en högre andel av högförädlade varor såsom maskindelar m. m.

3. Transportstrukturen i Norrland

Järnvägstrafik

Järnvägarna dominerar alltjämt transporterna i Norrland. Järnvägsnätet där och i de angivna delarna av Kopparbergs och Värmlands län omfattar ca 5 150 km, varav 2 400 km utgör elektrifierad sträcka.

SJ arbetar kontinuerligt på att förbättra och förbilliga transporterna på godssidan. Ett led i detta arbete har exempelvis varit uppbyggnaden under 1960-talet av en knutpunktsorganisation för styckegodstrafiken. Av 33 s. k. knutpunktsregioner hänför sig sex till Norrland. Huvudorter i dessa är Gävle, Bollnäs, Sundsvall, Ånge, Östersund och Luleå. Genom knutpunktsorganisationen har åstadkommit en från effektivitetssynpunkt önskvärd koncentration till vissa nyckelorter av hanteringen av styckegodstransporterna.

Samtidigt pågår kontinuerligt ett omfattande rationaliserings- och ut-

vecklingsarbete i fråga om den egentliga driften. Rationaliseringssträvandena förenas härvid med målsättningen att successivt anpassa verksamheten till de delar av transportsektorn, där SJ har möjligheter att ge en attraktiv service i konkurrens med andra transportmedel.

I sammanhanget kan noteras en utveckling, som innebär exempelvis att godståg i ökad utsträckning framförs som gods-expressståg med högre hastigheter. Vidare kan erinras om den service som nyligen startat med s. k. »tågbilgods». Den innebär, att SJ kör hem paket-, il- och fraktstyekegods till företagen på ett 50-tal större orter utan särskild avgift. Avtal kan vidare träffas om avhämtning av gods från företagen. För hämtningen uttas då en viss avgift. I Norrland förekommer sådan service i Luleå, Sundsvall, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik och Östersund. I övrigt sker hemkörning och hämtning på drygt 200 orter mot avgifter. Även på dessa övriga orter kan avtal träffas om terminaltransporter. Även i fråga om vagnslastgodset pågår ett kontinuerligt förbättrings- och rationaliseringsarbete. Åtgärderna inriktas här bl. a. på flera direkta och snabba förbindelser och på olika typer av systemtransportlösningar, som förutsätter integrering med andra transportmedel. Dörr-till-dörr-transporter inom SJ har hittills främst ordnats genom att industrispår anlagts. Industrispår fordrar emellertid en ganska betydande trafikvolym för att bli ekonomiskt bärkraftiga. En annan form för dörr-till-dörr-transporter, som prövas sedan några år, är den s. k. piggy-back-trafiken, vilken innebär att påhängsvagnar till lastbilar transporteras på järnvägs-vagnar. Vid sidan härav torde containers och lastflak bli de medel som gör det möjligt för järnvägen att ordna transportkedjan från avsändare till mottagare på ett rationellt sätt.

Konkurrens- och marknadsförhållandena på godstrafikområdet kommer sannolikt även i fortsättningen att utvecklas under påverkan av urbaniseringen och strukturrationalisering av näringslivet. Färre och större produktionsenheter ger lägre produktionskostnad men kommer att öka transportbehovet. Industrins inriktning på mera förädlare produkter kommer att medföra skärpta krav på transportkvaliteten. För SJ:s del kommer denna utveckling att öka förutsättningarna för bl. a. heltågs- och containertransporter, vilket sänker kostnaderna eller motverkar fördyringar.

För att kunna effektivt möta den väntade utvecklingen på olika områden sätter SJ in omfattande och investeringskrävande rationaliserings- och effektiviseringsåtgärder. Flertalet planerade åtgärder med detta syfte bygger på en automatisering av verksamheten. Här kan nämnas en fortsatt utbyggnad av linje- och fjärrblockeringen, varigenom kapaciteten liksom tågföringens regularitet och säkerhet ökas. Den sedan flera år pågående upprustningen av banornas tekniska standard kan väntas fortsätta under de närmaste åren liksom satsningen på containertrafiken. F. n. bedrivs regelbunden trafik mellan fem containerterminaler varav en i Sundsvall. Fram till år 1972 beräknas ytterligare 12 terminaler ha tagits i bruk. Närmast aktuella i Norrland är Gävle, Umeå och Luleå.

Landsvägstrafik

Järnvägarna intar, som tidigare nämnts en dominerande ställning i fråga om de långväga godstransporterna. Lastbilarna ombesörjer den helt övervägande delen av de mera kortväga — lokala och regionala — transporterna. Av det totala godstransportarbetet i landet torde ca 45 % avse lokala och regionala transporter (högst tio mil). Lastbilarnas andel härav torde uppgå till drygt 95 %, medan deras andel av fjärrtrafiken stannar vid ca 20 %. Sammanvägda ger dessa tal lastbilarna en andel av det totala inrikes godstransportarbetet om ca 50 %. Det kan nämnas att motsvarande andel år 1950 var ca 20 %, vilket visar att den hittillsvarande utvecklingen gått mot en successiv ökning av lastbilarnas andel av transportarbetet. Lokaltrafiken svarar för 80 % av lastbilarnas totala transportarbete.

De allmänna utvecklingstendenserna inom samhället pekar på att lastbilarnas andel kommer att fortsätta att öka om än i långsammare takt. Faktorer som talar till lastbilarnas förmån är bl. a. den lätta industrins starkare expansion än den tyngre, den fortsatta urbaniseringen samt det successivt förbättrade vägnätet. Liksom hittills torde dock den framtida expansionen i första hand vara att vänta i fråga om de kortväga transporterna.

Karaktäristiskt för den svenska åkerinäringen är det stora antalet åkeriföretagare och det jämförelsevis ringa antalet bilar per åkeri. Sedan länge pågår inom branschen ett samordningsarbete inom ramen för lastbilscentralernas verksamhet.

Koncentrationstendenserna kan väntas fortsätta. I anslutning härtill kan erinras om den statliga utredning som tillsatts i följd med uppgift att utreda företagsstrukturen inom den yrkesmässiga biltrafiken.

Åtskilliga lastbilscentraler och åkeriföretag bedriver sin verksamhet i anslutning till egna terminalanläggningar. Enligt en undersökning som utfördes för två år sedan fanns ca 220 terminalanläggningar för lastbilstrafik i hela landet. Ett 70-tal av dessa var lokaliserade inom stödområdet, varav ca 40 drevs av lastbilscentraler och ca 30 av enskilda åkeriföretag. Den geografiska spridningen inom stödområdet är tämligen stor. Förutom i samtliga kuststäder och flertalet industriorter av betydelse nära kusten finns lastbilsterminaler av varierande storlek i bl. a. Kiruna, Gällivare, Älvsbyn, Storuman, Östersund, Bollnäs, Mora, Torsby, Charlottenberg, Arvika, Persberg, Kil och Grums. Antalet lastbilscentraler inom stödområdet uppgår till ca 130, vartill kommer ett stort antal enskilda åkeriföretag utan anslutning till lastbilscentralerna.

På fjärrtransportområdet arbetar lastbilarna i stor utsträckning i konkurrens med järnvägen. Åtskilliga transporter är emellertid av sådan karaktär med hänsyn till varuslag och kvantiteter m. m. att någon valsituation för kunden knappast föreligger. Lastbilarna utgör därvid ett nödvändigt komplement till den service som järnvägen erbjuder. Ett vidsträckt samar-

bete förekommer mellan lastbilsföretagen och SJ. Den ökande containeriseringen av transporter kommer att öka samarbetet liksom den pågående utvecklingen mot en allt större integration av transporter i samband med uppläggningslösningar av olika systemtransportlösningar. Både Aktiebolaget Svenska Godscentraler (ASG) och Aktiebolaget Godstransporter & Bilspeidition (GBS) är i princip uppbyggda för att kunna tillämpa integrerade transportsystem baserade på att så effektivt som möjligt använda tillgängliga transportmedel inom hela transportsektorn. Fjärrgodstransporterna från och till stödområdet ombesörjs uppskattningsvis till över 75 % genom ASG och GBS.

Konkurrenssituationen och den fortgående tekniska utvecklingen kommer att kräva fortsatta rationaliseringar även inom lastbilssektorn. Förutom en ytterligare koncentration med avseende på företagsstrukturen kan förutses åtgärder för att effektivisera och förenkla hanteringen vid lossning och lastning av gods i terminalerna i syfte att förkorta de totala transporttiderna. Vidare kommer fordonen sannolikt att successivt bättre anpassas till lasten, varigenom fordonens lastförmåga och volym effektivare kan utnyttjas. En fortsatt modernisering och utbyggnad av terminalerna blir också nödvändig i takt med de ökade godsströmmarna.

4. 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. Variationer 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. De kan spela en avgörande roll vid val av läge för nyetablering och filialutläggning. Ett par procent av produktionskostnaden kan 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 en mer utvecklad och mångsidig ekonomisk och industriell miljö.

Avståndskostnadernas inverkan på ett företags handlande sammanhänger bl. a. med företagets struktur, produktions- och marknadsinriktning, transportkostnadernas andel av de totala produktionskostnaderna samt av företagsvinsten. Vidare beror ett företags handlande på kostnadernas variation med olika produkters priselasticitet. 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.

Några tillfredsställande kvantitativa uppgifter om avståndskostnadernas storlek inom olika branscher och företagstyper redovisas ej i befintlig statistik. Gjorda empiriska studier har begränsats till den del av avståndskostnaderna som utgörs av rena transportkostnader. De har främst sökt åskådliggöra de direkta effekterna på företagets transportkostnader vid varierande lägesförutsättningar, och de har utmynnat i förslag till optimala lösningar ur transport- och arbetskraftskostnadssynpunkt. Genom att enbart studera transportkostnadsdifferenserna vid alternativa lägen erhålls däremot inte några upplysningar om hur dessa differenser påverkar företagets expansionsmöjligheter och lokaliseringen av nya företag och filialer.

För att kunna bedöma avståndskostnadernas storlek och inverkan på företagets lönsamhet och handlande under olika betingelser krävs ingående undersökningar. Även om frågeställningen begränsas till de rena transportkostnadernas storlek och effekter, finns det f. n. inte data som möjliggör en tillfredsställande analys. En sådan analys kräver kännedom bl. a. om företagets totala transportflöden, transportkostnader, övriga kostnader, konkurrenssituation samt efterfrågeelasticitet i fråga om olika produkter. I sammanhanget krävs en lönsamhetsanalys, som i sin tur kan läggas till grund för en diskussion om effekter av transportkostnadernas variationer på ett företags möjligheter att öka sin marknadsandel och på lokaliseringen av nya företag.

I avsaknad av annat material kan det vara av intresse att ge en grov uppfattning om fraktkostnadernas regionala variationer på grundval av tariffsättningen i SJ:s godstaxa. Det bör härvidlag noteras, att jämförelserna grundats på SJ:s ordinarie taxa, vilken i stor utsträckning ligger högre än de faktiska fraktkostnader som följer av SJ:s frakttal.

Tabell 6. Fraktkostnad i kr. per ton vid transport från olika orter inom stödområdet till Stockholm och Malmö (tariff A, 5 ton, vagnslastgods)

Ort inom stödområdet	Stockholm	Malmö
Kiruna	184	228
Luleå	163	206
Umeå	137	180
Östersund	110	154
Sundsvall	91	146
Hudiksvall	77	139
Bollnäs	69	132
Arvika	89	112
Örebro (för jämförelse).	58	100

För att i viss mån belysa variationerna i transportkostnaderna har vissa beräkningar utförts för en produkt, som tillverkas i olika alternativa orter och som därifrån försäljs över hela landet. Därvid har antagits att försäljningen fördelar sig mellan länen i samma proportioner som befolkningsstorleken. I varje avsändande och mottagande län har en referensort utvalts, som får utgöra på en gång såväl marknads- som produktionspunkt. Transportkostnaderna i kr./ton mellan de olika utvalda referensorterna har beräknats och därefter multiplicerats med de godskvantiteter som bestäms av marknadens storlek (resp. läns andel av den totala befolkningen).

I följande tablå har en indexserie uppställts med fraktkostnaderna från Stockholm som bas (= 100) för att belysa de relativa variationerna mellan olika orter för ett ton av en tänkt produkt med på detta sätt utspridd försäljning och med produktionen förlagd till Stockholm alternativt ett antal olika orter inom stödområdet.

Ort	Index
Stockholm	100
Kiruna	245
Luleå	202
Umeå	176
Östersund	147
Sundsvall	138
Hudiksvall	139
Bollnäs	131
Arvika	129

Beräkningarna ger vid handen att ett företag i Luleå, om det sänder sina varor med järnväg över en nationell marknad enligt tariff A, 5 ton, har en fraktkostnad som är ca 100 % högre än ett motsvarande företag i Stockholm. Motsvarande tal för ett företag i Umeå är 76 %, Östersund 47 % samt Sundsvall 38 %. Variationerna är således betydande mellan olika delar av landet och även inom stödområdet. De stora variationerna mellan olika orter inom stödområdet kan vara en förklaring till varför vissa produkter enbart försäljs på regional och lokal marknad.

5. Översikt över tänkbara åtgärder på godstransportområdet för att stödja den regionala utvecklingen i norra Sverige

Allmänt

En utgångspunkt för utredningsarbetet har varit att eventuella åtgärder som vidtas inom transportområdet för att stödja den regionala utvecklingen i de norra delarna av landet i princip måste vara förenliga med de av statsmakterna antagna trafikpolitiska riktlinjerna.

I valet mellan olika stödformer liksom vid den konkreta utformningen av specifika lösningar har man att beakta en rad faktorer. Utformningen blir i hög grad beroende på om man väljer lösningar som skall omfatta både järnvägs- och lastbilstrafik. I övrigt uppkommer exempelvis spørgsmålet hur pass generellt eller hur pass selektivt stödet skall utformas. Frågan är, om det bör innefatta såväl ingående som utgående transporter, eventuellt också interna transporter inom stödområdet, samt om det bör gälla samtliga varuslag eller endast vissa godskategorier, som man bedömer angelägna.

En annan fråga är, till vilka avstånd ett eventuellt stöd bör anknytas. Vägledande blir här, om man vill kompensera de särskilt långa avstånden eller om man mera direkt vill gå in för att i vidare utsträckning inom stödområdet som helhet skapa mera likartade konkurrensbetingelser från transportsynpunkt mellan företagen inom resp. utom stödområdet. En ytterligare fråga är, hur mycket fraktkostnaderna bör nedbringas för det berörda godset och hur transportstödet bör differentieras vid olika transportavstånd etc.

Ställningstaganden i angivna hänseenden får givetvis grundas på vad man vill åstadkomma ur regional- och lokaliseringpolitiska synpunkter och vilka sektorer av näringslivet inom stödområdet som man med hänsyn härtill finner det särskilt angeläget att stödja. Vilken effekten blir av en vald lösning sammanhänger givetvis i sin tur med sådana faktorer som kostnadsstrukturen, konkurrenssituationen, marknadens karaktär och geografiska belägenhet, efterfrågeelasticiteten etc. inom berörda varuområden.

Valet mellan olika stödformer påverkas även av de tekniskt-administrativa problem som är förenade med deras tillämpning. Vissa alternativ innebär härvidlag större olägenheter än andra. Härtill kommer de strukturella skillnaderna hos järnvägs- resp. landsvägstrafiken, vilka måste beaktas, då man eftersträvar lösningar omfattande båda trafikgrenarna.

Tänkbara former för ett transportstöd är följande:

- a) nedsättning av taxor innebärande avvikelser från en i princip kostnadsanpassad taxestruktur;
- b) restitution till företag baserad på faktiskt erlagd frakt;
- c) löpande, schablonmässigt beräknade bidrag till företag, innefattande kompensation för merkostnader till följd av avståndsfaktorn.

I det följande skall de olika tänkbara stödformerna mera allmänt beskrivas.

Nedsättning av taxor

En sådan stödform är knappast tänkbar utom för SJ. Inom lastbilstrafiken torde den sålunda vara utesluten med hänsyn till det stora antalet åkeriföretag och den heterogena företagsstrukturen inom åkeribranschen även-

som med hänsyn till den bristande taxemässiga samordningen. En stödform som för SJ:s del innebär nedsättning av taxor måste därför — då man eftersträvar lösningar som innefattar både järnvägs- och lastbilstrafiken — kombineras med annan stödform för lastbilstrafiken.

En generell nedsättning av SJ:s taxor kan tänkas ske på olika sätt. En väg är att åstadkomma en ökad avståndsd regressivitet, genom att efter visst avstånd reducera fraktsatstillägget. Härvidlag konstrueras en särskild norrlandstaxa med starkare regressivitet än den ordinarie SJ-taxan. En sådan taxa förutsätts endast tillämplad i fråga om transporter som berör stödområdet, innebärande att endera eller både avsändnings- och bestämmelsestation är belägna inom stödområdet. Den ökade regressiviteten uppnås genom att det s. k. kilometertillägget efter visst avstånd — exempelvis efter 300 eller 400 km — reduceras. Därvid kan nuvarande kilometertillägg reduceras med hälften eller två tredjedelar.

Som en fördel med detta alternativ kan anges att SJ omedelbart kan debitera frakten enligt den särskilda norrlandstaxan. Med hänsyn till att systemet innebär reduktion för transporter som hänför sig även till sträckor utanför stödområdet kan systemet i vissa lägen leda till att industrier i de södra delarna av stödområdet får ett bättre transportläge än industrier i södra Sverige. Ett besvärande problem är att betydande fraktskillnader uppstår vid långa transporter till de södra delarna av landet från orter som ligger nära varandra men på var sin sida av stödområdesgränsen. Detta kan kräva konstruktion av en särskild s. k. 0-zon, som därvid får en betydande utsträckning.

En taxemässig nedsättning kan också ske genom en tariffmässig krympning av stödområdet, dvs. genom en reduktion av avstånden inom stödområdet. Alternativet innebär ingen ändring av taxan. Det geografiska avståndet inom stödområdet ersätts med ett tariffavstånd. Mera konkret innebär det, att exempelvis två eller tre geografiska kilometer ersätts med en tariffkilometer.

Fraktsänkningen blir i detta alternativ för taxenedsättning procentuellt störst mellan ort inom stödområdet på långt avstånd från stödgränsen och ort strax utanför stödområdet. Ligger platsen söderut på längre avstånd från gränsen, minskas fraktsänkningen procentuellt. Samma rabatt erhålls sålunda inte för samma totalavstånd. Rabatten stiger med ökad norrlandsandel av det totala avståndet. Detta innebär, att systemet inte sätter företagen i de södra delarna av stödområdet i en bättre situation än företag i de södra och mellersta delarna av landet, vilket var fallet med föregående alternativ. Den här ifrågavarande lösningen innefattar åtskilliga fördelar av taxeteknisk art. Bl. a. undviks »frakthopp» vid stödområdesgränsen. Från tekniskt-administrativ synpunkt innebär alternativet, att SJ:s avståndstabeller måste omarbetas.

En annan lösning är, att *maxim*avstånd införs inom stöd-

o m r å d e t innebärande att efter visst avstånd från stödområdesgränsen något fraktsatstillägg inte utgår. Detta alternativ innebär en hundraprocentig fraktsänkning på sträckor över ett visst avstånd exempelvis 300—400 km från stödområdesgränsen alternativt efter en längre sträcka utan anknäring till angivna gräns. Detta alternativ är behäftat med stora olägenheter. Bl. a. undergräver det — genom att sambandet mellan kostnad och transportsträcka efter visst avstånd helt upphör — såväl trafikföretagets som kundens känsla av kostnadsansvar. Detta kan i sin tur innebära risker för orationella transportlösningar. Dessutom medför alternativet, att de södra delarna av stödområdet helt blir utan fraktnedsättning.

I fråga om de angivna alternativen avseende nedsättning av SJ:s taxor gäller såsom nämnts att de representerar en lösning, som inte direkt kan tillämpas i fråga om lastbilstrafiken utan som måste kompletteras med en annan stödform, närmast då ett restitutionsförfarande, för lastbilstrafiken. Detta innebär i och för sig en olägenhet.

Ett särskilt problem erbjuder också SJ:s fraktavtal, som enligt det föregående täcker en betydande andel av SJ:s vagnslastgodssändningar. Särskilt uppenbara blir olägenheterna vid ett transportstöd, som begränsas till järnvägstrafiken. Eftersom det lokaliseringspolitiskt betingade stödet förutsätts knutet direkt till de kommersiellt träffade uppgörelserna, kommer förhandlingarna om dessa att på ett oklart sätt påverkas av vetenskapen om det tillkommande fraktbidraget. Fraktavtalen mister därigenom åtminstone delvis sin kommersiella karaktär, vilket innebär olägenheter såväl från synpunkten av affärsmässigheten i SJ:s verksamhet som med hänsyn till den tekniskt-administrativa tillämpningen av stödformen. Ett inte oväsentligt »spill» i transportstödet blir sannolikt också följderna i den meningen att fraktreduceringen blir mindre än summan av de tidigare rabatterna och det extra transportstödet. Olägenheterna härvidlag minskar sannolikt om en lösning innebärande nedsättning av SJ:s taxor kombineras med ett transportstöd till lastbilstrafiken. Vissa olägenheter kvarstår dock bl. a. genom att vid ett olika utformat transportstöd för de båda trafikgrenarna fraktnedsättningarna i många fall inte blir likvärdiga under motsvarande geografiska och avståndsmässiga förutsättningar.

Restitution till företag baserad på faktiskt erlagd frakt

Den särskilda fördelen med ett transportstöd, som innebär restitution till vissa företag baserad på fraktkostnaderna, är att det lämpar sig för mer eller mindre selektiva lösningar. Därigenom kan stödet mera direkt inriktas på de särskilt angelägna varusektorerna. Restitutionsformen innebär även den fördelen, att den kan appliceras på både järnvägs- och lastbilstrafiken och sålunda innefattar de båda transportgrenarna i ett enhetligt transportstödsystem.

En tänkbar konstruktion är att företag inom stödområdet får en gång om året, eventuellt oftare, redovisa sina fraktutgifter. Dessa kan tänkas avse såväl in- och utgående transporter som transporter inom området. Restitutionen kan också begränsas till att avse endast utgående transporter eller utgående i förening med interna transporter. Fraktutgifter avseende kortare transporter eller understigande viss beloppsgräns kan undantas. Restitution kan begäras av endera avsändaren eller mottagaren beroende på vem som erlagt frakten. Återbäringen kan bestämmas på olika sätt, exempelvis såsom en generell fraktrabatt utgående på hela fraktkostnaden, som en rabatt på den fraktkostnad som hänför sig till stödområdet, vidare som en rabatt uträknad efter avstånd och sändningsvikt. Restitution kan också tänkas i den formen att bidrag utgår per tonkilometer och efter vissa tariffklasser. Även om den avser de faktiska fraktutgifterna i de enskilda fallen, bör systemet kunna göras administrativt hanterligt bl. a. med tillämpning av databehandling.

Löpande, schablonmässigt beräknade bidrag till företag, innefattande kompensation för merkostnader till följd av avståndsfaktorn

Ifrågavarande transportbidrag kan bestämmas att utgå för vissa branscher eller varuområden. De förutsätts därvid utbetalda efter ansökan av berörda företag. Bidragen uträknas schablonmässigt i anslutning till schematiska uppskattningar av transportkostnadernas relativa betydelse inom resp. sektorer och på grundval av antingen kostnaden för inköp av råvara, saluvärdet eller förädlingsvärdet. Allmänt gäller att återbäringen inte kommer att svara mot den faktiska fraktkostnaden. Vid en anknytning exempelvis till förädlingsvärdet kan konstateras att detta bl. a. är betingat av hur pass långt produktionsprocessen drivs, vilken typ av produktion det är fråga om, hur pass kapital- resp. arbetskraftsintensiv produktionen är etc. Genom sin brist på samband med de faktiska transportkostnaderna kommer bidraget att få karaktären av ett generellt driftbidrag. De berörda företagen kommer därmed inte att uppleva stödet som en åtgärd, vilken har förändrat deras transportbetingelser. Vad sålunda sagts gäller också för det fall man i ett årligt lokaliseringsbidrag bygger in en schablonmässigt beräknad kompensation för merkostnaden till följd av de längre transportavstånden.

Departementschefen

Det är en angelägen regionalpolitisk uppgift att i olika hänseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjligheter att driva sin verksamhet under förutsättningar, som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet. Det gäller bl. a. transportområdet, där högre fraktkostnader till följd av de längre transport-

avstånden i vissa fall kan framstå som en hämmande faktor, när det gäller näringslivets utveckling.

En expansion av näringslivet inom stödområdet — vare sig den kommer till stånd genom nyetablering eller genom utveckling av där redan befintliga företag — förutsätter en successiv marknadsutvidgning. 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 sin verksamhet förlagd till orter i andra delar av landet.

Mot denna bakgrund finner jag det angeläget att inom ramen för regionalpolitiken försöka minska de kostnadsmissiga olägenheter som följer med de långa avstånden inom stödområdet. Åtgärder i sådant syfte kan förutsättas bidra till att där förbättra möjligheterna för en ökad ekonomisk tillväxt. Därmed främjas också en bättre jämvikt i näringsgeografiskt hänseende mellan landets olika delar samt ett effektivare utnyttjande av landets resurser. Detta medverkar i sin tur till att skapa ökad jämlikhet i ekonomiskt och socialt avseende mellan människor i olika regioner.

En satsning i angivna hänseende bör ske inom ramen för de trafikpolitiska riktlinjer som antagits av statsmakterna. Dessa riktlinjer syftar till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning, som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. I denna målsättning ligger att skapa betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. Det förutsätter för det första att de företag — statliga och enskilda — som arbetar på transportmarknaden skall kunna driva sin verksamhet i former som säkrar att transportererna fördelas på trafikgrenar och trafikföretag med hänsyn till dessas verkliga kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Det innebär, att transportföretagen inom en trafikgren inte onödigtvis skall hindras eller hämmas genom regleringar, som innebär en diskriminering i förhållande till andra transportföretag inom samma eller annan trafikgren. Det innebär också att prissättningen inom de olika trafikgrenarna skall ge uttryck för de reella kostnaderna, dvs. även beakta kostnaderna för de grundläggande samhällsliga basinvesteringarna för resp. trafikgren.

Syftet med en sålunda utformad statlig trafikpolitik är att åstadkomma en marknad för transporttjänster som är så effektiv som möjligt. Därmed följer inte att trafikpolitiken kan eller får begränsas till insatser, som enbart kan försvaras utifrån företagsekonomiska lönsamhetskriterier. Målet är som nämnts att trafiksektorn skall kunna utvecklas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Detta innebär, att de statliga insatserna inom transportsektorn skall planeras i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort.

De lokaliserings-, arbetsmarknads- och allmänt näringspolitiska målsättningarna måste sålunda beaktas. I anslutning härtill bör inom ramen för de trafikpolitiska riktlinjerna arrangemang vid behov kunna vidtas, som gör det möjligt att — mot särskild ersättning — få samhällsmotiverade transporttjänster utförda av trafikföretag med ett principiellt kostnadsansvar för sin verksamhet.

Som exempel på sådana arrangemang kan nämnas de insatser som det allmänna redan nu gör, då det gäller att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning i områden med svagt trafikunderlag. För innevarande budgetår har sålunda under sjätte huvudtiteln anvisats ett anslag på 215 milj. kr. till SJ för att upprätthålla trafiken på det olönsamma järnvägsnätet. På motsvarande sätt har anvisats särskilda medel för drift av olönsamma busslinjer.

I sammanhanget bör även erinras om de initiativ som tagits i fråga om stöd åt glesbygdskommunerna i deras strävan att ordna en tillfredsställande lokal trafikservice på ett ändamålsenligt sätt. Som exempel härpå kan nämnas den modellplanering som utförts i kommunikationsdepartementets regi och den försöksverksamhet som i anslutning härtill f. n. pågår i ett flertal norrlandskommuner. Även om det ekonomiska ansvaret härvidlag i första hand åvilar kommunerna själva, beaktar staten sådana kostnader vid prövning av framställningar om extra skattetjämningsbidrag. Detta innebär att även de ekonomiskt svagaste kommunerna kan organisera lokal trafikförsörjning.

Det kan sålunda konstateras, att staten — inom ramen för den trafikpolitiska målsättningen — redan nu gör betydande insatser på transportområdet av betydelse för samhällets lokaliseringpolitiska strävanden och inte minst då med avseende på Norrland. Utgångspunkten för övervägandena i detta sammanhang är som nämnts att undersöka vilka ytterligare insatser på transportområdet som kan göras för att främja de regional- och lokaliseringpolitiska målsättningarna med avseende på de norra delarna av landet.

Av det föregående framgår att åtgärder som vidtas inom transportområdet för att stödja den regionala utvecklingen i de norra delarna av landet i princip måste vara förenliga med de av statsmakterna antagna trafikpolitiska riktlinjerna. Häri ligger att eventuella lösningar i princip inte på något väsentligt sätt får rubba konkurrensförhållandena på transportmarknaden mellan de olika trafikgrenarna och transportförelagen inom dessa.

Kravet på att inte rubba det inbördes marknadsförhållandet mellan transportgrenarna gör sig på godstransportområdet med särskild styrka gällande vad avser järnvägs- och landsvägsrafiken. Härvidlag föreligger ett klart konkurrensförhållande, där å ena sidan lastbilstransporterna har kunnat erbjuda särskilda fördelar genom större snabbhet under vissa förutsättningar och större flexibilitet i fråga om kundan-

passade transporter och där å andra sidan SJ har fördelar särskilt vid större transporter och på längre avstånd, vidare genom sina bättre möjligheter att erbjuda integrerade transportlösningar. Samtidigt pågår en utveckling, som innebär ökad konkurrens vad avser serviceformerna. Det kan i sammanhanget erinras om utvecklingen inom SJ i fråga om container- och liknande godshanteringsformer, ökad kundservice i form av hemforsling etc. Samtidigt som konkurrensaspekten sålunda måste beaktas, bör de båda trafikgrenarnas varandra kompletterande karaktär noteras. Detta talar följaktligen för lösningar omfattande båda trafikgrenarna.

Vad jag förordar i det följande bygger sålunda på denna förutsättning. I fråga om lastbilstrafiken åsyftar jag därvid närmast den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Från det föreslagna transportstödet synes däremot de s. k. firmabilarna böra undantas. Detta motiveras av dels att ifrågavarande fordon endast i begränsad utsträckning utför transporter av den längd och art som avses omfattade av stödet, dels att det i dessa fall skulle vara förenat med särskilda tekniskt-administrativa problem att infoga dem i stödsystemet.

I fråga om sjötransporterna framgår av den tidigare lämnade redovisningen att de i betydande utsträckning dels omfattar mass- och bulktransporter, dels avser varor som bör falla utanför transportstödet. Allmänt gäller att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende, avståndsfaktorn inte spelar samma roll som i fråga om landtransporterna.

Från sjöfartens synpunkt är utan tvekan de problem större som sammanhänger med vinter- och isförhållandena och som innebär att transporter till sjöss under vissa tider av året förhindras eller försvåras. Härvidlag vill jag hänvisa till det stöd åt sjöfarten på norrlandshamnarna som ligger i att staten anvisar medel för isbrytningen. Dessa kostnader uppgår i dagens läge till närmare 25 milj. kr., varav största delen får anses falla på berörda kustavsnitt.

I det föregående har översiktligt behandlats olika teoretiskt tänkbara stödformer, i några fall av generell och i ett par fall av selektiv karaktär. I fråga om de generella stödformerna innebär dessa för SJ:s del en allmän nedsättning av SJ:s taxor i trafiken från och till stödombudet. Angivna stödformer lämpar sig som nämnts inte för lastbilstrafiken, som saknar den fasthet och samordning i taxesättningen, som är en förutsättning för en generell reduktion. En nedsättning av SJ:s taxor måste därför — då man eftersträvar lösningar som innefattar både järnvägs- och lastbilstrafik — kombineras med ett restitutionsförfarande för lastbilstrafiken. Detta förfarande måste därvid varumässigt och i fråga om trafikströmmarna ges samma generella karaktär som en nedsättning av SJ:s taxor innebär. Härom kan sägas att den samtida tillämpningen av två tekniskt olika stödformer skulle medföra stora tekniskt-administrativa

problem. Till detta kommer att även om likartade rabattbetingelser eftersträvas det kommer att uppstå ganska betydande svårigheter att upprätthålla parallelliteten under samma geografiska och avståndsmässiga förutsättningar. Särskilda olägenheter uppstår också för SJ i samband med fraktavtalsförhandlingarna med företagets kunder. Allmänt gäller beträffande de generellt inriktade stödformerna att de medför olika ogynnsamma effekter i regional- och lokaliseringspolitiskt hänseende. Jag tänker exempelvis på förhållandet att utförseln ur stödområdet underlättas även i fråga om sådana råvaror och mera obearbetade halvfabrikat, där det kan finnas intresse att stimulera till en vidareförädling inom stödområdet. Vidare underlättas införseln till detta av färdigvaror, som i åtskilliga fall kan innebära en skärpt konkurrens på den norrländska hemmamarknaden, och av mera bearbetade halvfabrikat, där det kan finnas ett intresse att stimulera anlitandet av norrländska underleverantörer.

Med hänsyn till bl. a. det anförda har jag funnit starka skäl tala för att förordna ett selektivt utformat transportstöd och då i form av restitution till företagen baserad på faktiskt erlagd frakt.

Ett sådant transportstöd innebär fördelar i olika hänseenden. Genom ett restitutionsförfarande baserat på verkliga fraktkostnader kan den åsyftade fraktlättnaden uppnås utan ingrepp i en allmän kostnadsanpassad taxa. Flera från trafikpolitiska synpunkter inte önskvärda följdverkningar kan härigenom undvikas. Förfarandet medger bl. a. likartad behandling av såväl järnvägs- som lastbilstrafik. Även från regional- och lokaliseringspolitiska synpunkter finner jag restitutionsformen erbjuda särskilda fördelar. Sålunda kan den med fördel utformas selektivt, varigenom möjlighet ges till styrning så att stödet kommer sådana delar av näringslivet till del som är mera känsliga i transportkostnadshänseende och som i övrigt är särskilt angelägna från de angivna synpunkterna. Dessa fördelar synes mig väl uppväga olägenheterna med ett system, som innebär att företagen underkastas ett ansökningsförfarande. Med hänsyn till den administrativa tillämpningen av ett sådant system synes det inte erbjuda några större problem, särskilt vid en hanteringsordning som bygger på utnyttjande av datateknik.

Mera konkret innebär det av mig förordade restitutionsförfarandet följande. Det avses omfatta transporter, som sker på järnväg eller landsväg från ort inom det allmänna stödområdet. I fråga om avgränsningen av området hänvisar jag till vad chefen för inrikesdepartementet denna dag anför i proposition angående den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten m. m. Stödet bör gälla transporter på sträckor längre än 300 km. Gränsen 300 km har därvid valts med hänsyn till önskvärheten att utesluta lokaltrafik och med beaktande av det förhållandet att medeltransportsträckan för SJ:s godstransporter i genomsnitt för

landet som helhet ligger ungefär vid denna gräns. I fråga om järnväg kan transportsträckan räknas enligt järnvägsavståndstabellen för godstrafik och vid biltransporter för kortaste lämpliga väg. Såväl vagnslast- som styckegods bör vara bidragsberättigat.

Vad beträffar avgränsningen av transportstödet finner jag regional- och näringspolitiska skäl tala för att i första hand inrikta stödet på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Med en sådan varumässig inriktning stimuleras uttransporter och en vidgad marknadsföring av inom stödområdet vidareförädlade produkter. För ett stöd även i fråga om transporter inom stödområdet talar bl. a. de långa transportavstånden inom området jämfört med vad som gäller i övriga delar av landet. För ett sådant stöd talar även det förhållandet att det gynnar uppkomsten av underleverantörssystem etc. inom stödområdet.

Vid den konkreta avgränsningen av varuområdet får såväl näringspolitiska och fraktmässiga som rent praktiskt-administrativa hänsyn tas. Som resultat av härvidlag gjorda överväganden har jag funnit det lämpligt att göra avgränsningen genom angivande av de råvaror och mera obearbetade halvfabrikat som bör undantas. Detta bör gälla malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träråvaror (såsom rundvirke och pappersved) och pappersmassa samt oljor och bensin. För att undanta dessa produkter talar bl. a. att de i flertalet fall redan i dagens läge har relativt sett gynnsamma fraktförhållanden, bl. a. genom rabatter i anslutning till ingångna fraktavtal. Härför talar även det förhållandet att ett stöd i fråga om vissa av de angivna varuslagen skulle, i strid med den regionalpolitiska målsättningen, ytterligare gynna en vidareförädling utanför stödområdet. Allmänt gäller att flertalet av de ifrågavarande produktslagen fraktas sjöledes i betydande kvantiteter.

Varumässigt kommer transportstödet efter den gjorda avgränsningen att spänna över ett brett register av från regionalpolitisk synpunkt betydelsefulla produktslag. Inom den skogsindustriella sektorn återfinns bearbetade trävaror (sågade och hyvlade trävaror, snickerier, trähus etc.) samt papper. Inom järn- och stålsektorn ingår olika slag av mera bearbetade produkter. Det gäller närmast till olika färdigdetaljer pressad, stansad eller på annat sätt formad balk, plåt eller tråd, vidare bockade, svetsade, profilerade eller på annat sätt manufakturade plåt-, balk- eller trådprodukter. Vidare omfattar stödet varor inom verkstadsindustrin, plast-, textil- och läderindustrin, kemiska industrin samt byggnadsmaterielsektorn. I övrigt ingår olika slags livsmedelsprodukter.

I fråga om transporterna in till stödområdet anser jag övervägande skäl tala för att dessa inte skall omfattas av transportstödet. Ett eventuellt stöd skulle närmast ha gällt råvaror samt halvfabrikat och andra »mellanprodukter» till det norrländska näringslivet. Den omständigheten att de inte blir bidragsberättigade torde dock knappast verka hämmande exempelvis

på de större verkstadsindustriernas filialutläggningar inom stödområdet, vilka det bedöms angeläget att gynna. Leveranserna till sådana produktionsställen omfattas normalt av fraktavtal, som innebär mer eller mindre långtgående rabatter för de ifrågavarande sändningarna. Över huvud gäller att det stöd som avses knutet till de utgående transporter — och med hänsyn då till storleken av detta stöd — får anses innefatta ett allmänt ekonomiskt stöd till de berörda företagen, som även kompenserar för avståndsfaktorn vid intranporter. — Beträffande införseln till stödområdet av högförädlade färdigprodukter gäller vidare, att ett transportstöd i åtskilliga fall skulle påverka konkurrensförutsättningarna i ogynnsam riktning för den norrländska industri, som har sin huvudsakliga avsättning på den norrländska hemmamarknaden.

Av praktiska skäl bör vissa ytterligare avgränsningar göras. Sålunda bör en avgränsning ske som undantar mindre sändningar. Därmed förenklas restitutionsförfarandet administrativt, samtidigt som företagen stimuleras att ordna sina transporter mera rationellt. Som riktpunkt anser jag, att en lägsta gräns bör sättas så att en enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg verklig vikt. En ytterligare avgränsning bör ske, nämligen den att ansökningar om restitution — som enligt det följande inges årsvis — skall avse sändningar med en sammanlagd fraktkostnad om minst 3 000 kr.

Vad avser fraktbidragets storlek finner jag det motiverat att förorda en ordning med differentierat transportstöd, innebärande högre restitution för de norra delarna av stödområdet. Ett relativt enkelt och lätt-administrerat system är härvidlag att indela stödområdet i ett antal fraktbidragsregioner.

Mera konkret föreslår jag bidragssystemet utformat sålunda, att vissa maximala rabattsatser tillämpas vid avsändning av gods från ort inom resp. fraktbidragsregioner. Dessa rabattsatser avses bli för

Norrbottens och Västerbottens län	35 %
Jämtlands och Västernorrlands län	25 %
övriga delar av stödområdet	15 %

De angivna maximisatserna innebär, att vid samma transportsträcka rabatten blir olika stor beroende på från vilken region transporten utgår. En transport från ort inom Norrbottens län erhåller sålunda en större fraktnedsättning än en transport som utgår från ort inom de södra delarna av stödområdet. En sådan lösning stöder sålunda de regionalpolitiska strävandena att i särskild grad stimulera näringslivets utveckling i de övre delarna av Norrland. Konstruktionen verkar också i riktning mot att stimulera underleveranser inom stödområdet. Medan underleverantörer utanför stödområdet inte får någon fraktreduktion, kommer sådana underleverantörer som finns inom området i åtnjutande av fraktnedsättning och med i princip högre rabattsats ju längre norrut i området de är lokaliserade.

Inom ramen för de angivna maximirabattsatserna måste emellertid viss avståndsdifferentiering ske för att undvika tröskel-effekter dels i första hand inom resp. fraktbidragsregion i fråga om bidrags- resp. icke bidragsberättigade transporter, dels i vissa fall mellan de olika fraktbidragsregionerna. Vad det gäller är att undvika att den rabatterade fraktkostnaden för transport från viss ort inom stödområdet till viss annan ort inom eller utanför stödområdet ej blir mindre än den orabatterade eller lägre rabatterade kostnaden för transport till samma destinationsort från närmare belägen avsändningsort. Med hänsyn härtill föreslår jag en avståndsdifferentiering med i princip följande avståndsklasser.

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

Lösningen innebär, att en transport från ort inom Norrbottens eller Västerbottens län erhåller rabatt med 15 % på avståndet 301—400 km, med 25 % på avståndet 401—500 km och med 35 % (maximirabattsats) på avstånd över 500 km. Sker transporten från ort inom Jämtlands eller Väster-norrlands län, utgår rabatt med 15 % på avståndet 301—400 km och med 25 % på avstånd över 400 km (maximirabattsats). Vid transporter från ort inom de övriga, södra delarna av stödområdet uppgår rabatten vid avstånd överstigande 300 km alltid till 15 % (maximirabattsats). Även vid den nu föreslagna avståndsdifferentieringen kan tröskel-effekter inte helt undvikas. De blir emellertid inte större än vad som i vissa lägen redan nu får accepteras vid SJ:s fraktberäkningar.

I det följande ges — i anslutning till vissa SJ-tariffer — några exempel på reduktionens storlek i vissa relationer.

Från	Avst änd km	Tariff A 5 ton		Tariff D 20 ton	
		Ordinarie frakt	Frakt efter restitution	Ordinarie frakt	Frakt efter restitution
kronor per ton					
<i>Till Stockholm</i>					
Luleå.....	1 130	162,50	105,60	65,80	42,80
Umeå.....	838	136,90	89,00	56,20	36,50
Östersund.....	547	110,00	82,50	44,80	33,60
Sundsvall.....	413	91,00	68,30	38,40	28,80
<i>Till Jönköping</i>					
Luleå.....	1 389	184,20	119,70	73,90	48,10
Umeå.....	1 097	158,10	102,80	64,20	41,70
Östersund.....	785	133,40	100,10	54,80	41,10
Sundsvall.....	691	124,60	93,50	50,60	38,00

Kostnaderna för det föreslagna fraktstödet har beräknats på grundval av det material som tidigare redovisats och som avser 1968 års läge. Därav framgår att fraktintäkterna för den totala volymen på järnväg och landsväg uttransporterade varor (på sträckor över 300 km) utgör $(130 + 35 =)$ 165 milj. kr. Vid en frånräkning av undantagna produkter minskar beloppet med ca 70 milj. kr. till ca 95 milj. kr. Vidare framgår av det redovisade materialet att fraktintäkterna för transportererna inom stödområdet (överstigande 300 km) på järnväg och landsväg uppgår till $(32 + 5 =)$ 37 milj. kr. Vid borträkning av de undantagna produkterna sjunker fraktintäkterna med ca 12 milj. kr. till ca 25 milj. kr. Med hänsyn till angivna frakter samt med beaktande av den nuvarande inriktningen av varuströmmarna och avståndsrelationerna i fråga om dessa samt av de bidragsnormer som angetts i det föregående har kostnaden för fraktnedsättningen beräknats till sammanlagt ca 25 milj. kr. Härav hänför sig ca 19 milj. kr. till SJ:s vagnslastgods, ca 1 milj. kr. till SJ:s stycke gods och ca 5 milj. kr. till lastbilsgods. Vid beräkningen har hänsyn tagits till den av chefen för inrikesdepartementet föreslagna avgränsningen av stödområdet.

I fråga om det beräknade stödets regionala fördelning kan konstateras att i utgångsläget ca 27 % beräknas falla på Norrbotten, 23 % på Västerbotten, 26 % på Västernorrland och 24 % på övriga delar av stödområdet. Att så hög andel faller på de två nordligaste länen beror i hög grad på de mycket långa transportavstånden.

Det angivna transportstödet föreslås utgå fr. o. m. den 1 januari 1971. Då enligt det följande fraktbidragen avses utbetalade årsvis i efterskott, erfordras inga anslagsmedel för budgetåret 1970/71. För budgetåret 1971/72 bör däremot — i statsverkspropositionen för detta år — upptas ett särskilt anslag för ändamålet. Ett sådant, förslagsvis betecknat anslag kan lämpligen benämnas Transportstöd till Norrland.

Det föreslagna fraktbidragssystemet bör bedrivas som försöksverksamhet under en treårsperiod. Under denna bör en successiv uppföljning och utvärdering ske. Med utgångspunkt häri och med beaktande av de allmänna erfarenheterna av stödet får övervägas, hur systemet lämpligen bör anpassas för tiden härefter.

Redan under försöksperioden kan det visa sig nödvändigt att vidta jämkningar i bidragssystemet. Med hänsyn härlill bör Kungl. Maj:t få — i anslutning till de av riksdagen antagna riktlinjerna — besluta om sådana jämkningar.

En uppföljning och utvärdering av försöksverksamheten bör komma till stånd inom kommunikationsdepartementet. I sammanhanget bör även i departementets regi initieras ett mera långsiktigt utredningsarbete i syfte att bl. a. studera avståndskostnadernas effekter inom olika delar av näringslivet inom stödområdet och deras inverkan på den regionala utvecklingen.

I fråga om handläggningen av bidragsärenden förordas följande. Beräkningen av bidraget eller restitutionen bör utgå från verkligt erlagd frakt. I fråga om fraktavtal innebär detta, att bidraget räknas på det belopp som återstår, sedan den i fraktavtalet inbyggda nedsättningen i förhållande till allmän taxa frånräknats.

Bidragsgrundande fraktbelopp bör vara sådana delar av den totalt erlagda frakten, som är betingad av fraktsträckans längd och sändningens vikt och värde, jämte sådana frakttillägg och extra avgifter som är att hänföra till själva transporten. Däremot bör det bidragsgrundande beloppet ej innefatta ersättning till transportföretagen för prestationer som ligger utanför det egentliga transportuppdraget. Hemforsling av gods resp. transport av gods till station bör vara bidragsberättigad såvida kostnaden härför ingår i den på fraktsedeln upptagna fraktkostnaden. Detta innebär exempelvis, att kombinerade transporter, som utförs i SJ:s regi, i sin helhet kan bli stödberättigade.

Det förutsätts att för transporter utfärdas fraktsedlar eller — i särskilda fall — andra transportdokument lämpade för databehandling. Ett villkor för restitution är, att på fraktsedeln finns angivet avsändare och avsändningsort, mottagare och bestämmelseort, varuslag, bruttovikt, avstånd och frakt med specifikation av denna. I fråga om biltransporter skall fraktsedlar av standardtyp — SIS standard — användas. Undantag kan förekomma vid större fraktavtal, då överenskommelse kan träffas om annan godtagbar form för frakthandling.

Utbetalning av restitution avses ske en gång per år. Ansökan om restitution skall ske på särskild blankett. Till ansökan fogas fraktsedlar etc., som behövs för beräkning av fraktbidrag. Till ansökan fogas vidare medgivande för granskande myndighet att vid behov hos transportföretaget inhämta upplysningar, som kan behövas för prövningen av ansökan. Transportföretagen kan förutsättas vara beredda att lämna sådana erforderliga kontrolluppgifter.

De inkomna frakthandlingarna skall underkastas en rimlighetskontroll i olika hänseenden och därefter läggas till grund för beräkning av bidragen, dvs. de belopp som skall restitueras. För bidragsberäkning och utskrift av utbetalningskort kan databehandlingsteknik tillämpas. Detsamma gäller i betydande utsträckning granskningsförfarandet, varvid maskinen matas med data av typ bästa färdväg, skälig frakt i givna relationer, avståndsuppgifter etc. Tveksamma fall, som därvid utsorteras, kan sedan underkastas en mera ingående granskning.

Särskilda förfaranden erfordras i speciella fall. Det gäller i fråga om viss typ av fraktavtal, enligt vilka rabatt från trafikföretaget utgår i efterskott till kunden med hänsyn tagen till sändningar under viss tidsperiod. Uppgifter om sådana rabatter bör lämnas direkt till den handläggande myndig-

heten av SJ eller vid lastbilstransporter av resp. transportföretag. Särskilt förfarande krävs även vid internationella transporter, beträffande vilka endast den svenska transportsträckan skall vara bidragsberättigad.

Till fullföljande av 1963 års trafikpolitiska beslut infördes år 1966 en bestämmelse i 34 § lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar (sekretesslagen), genom vilken SJ befriades från skyldighet att offentliggöra genom separata fraktavtal medgivna taxeränkningar. Bestämmelserna i nämnda lagrum tillgodoser också behovet av att uppgifter om fraktavtal i handling som av SJ lämnas till annan myndighet inte blir att betrakta som offentliga om handlingen är hemlig hos SJ.

För att handlingar som enskild inger till myndighet i bidragsärende ej skall bli offentliga fordras ett tillägg i 2 § kungörelsen (1939: 7) med förordnanden på civilförvaltningens område jämlikt sekretesslagen. De fraktsedlar m. m., som inges till den handläggande myndigheten, inrymmer en rad uppgifter, som inte bör vara offentliga. Ett utlämnande av dessa uppgifter — uppgifter om kundkrets etc. — kan nämligen leda till men för uppgiftslämnaren. Innehållet i fraktavtalen på lastbilssidan får därigenom ett tillfredsställande skydd.

För handläggning av fraktbidragsärenden föreslår jag, att det fr. o. m. den 1 januari 1971 inrättas en särskild nämnd, lämpligen benämnd *fraktbidragsnämnden*. Denna skall — förutom att handha prövning av inkomna ansökningar och frakthandlingar samt utbetalning av fraktrstitutioner — successivt utfärda behövliga anvisningar, utveckla handlägningsrutiner, bedriva rådgivning till trafikföretag och transportkonsumenter samt medverka vid uppföljningen och utvärderingen av verksamheten.

Nämnden bör lämpligen bestå av tre ledamöter jämte suppleanter. Nämndens ledamöter och suppleanter, som utses av Kungl. Maj:t, bör vara opartiska och ha god insikt i frågor som berör trafik- och transportförhållanden. Nämnden bör till sitt förfogande ha ett kansli. För chefen för kansliet bör inrättas en extra ordinarie tjänst. Därjämte bör finnas minst en ytterligare handläggande tjänsteman samt två biträden. I de delar anställnings- och arbetsvillkoren för personalen vid nämnden är förhandlingsfrågor avser jag att ge statens avtalsverk förhandlingsuppdrag. Till lönekostnaderna kommer kostnader för lokaler, resor, expenser, utrustning etc. jämte kostnader för databehandling. Sammanlagt kan dessa kostnader, räknat för helår, uppskattas till ca 400 000 kr., varav ca 100 000 kr. upptagits för databehandling. Eftersom nämnden — med hänsyn till att den avses inrättas den 1 januari 1971 — endast kommer att vara verksam halva budgetåret 1970/71, begränsas kostnaderna för detta budgetår till ca 200 000 kr. Detta belopp torde upptas under ett särskilt förslagsvis betecknat anslag, benämnt *Kostnader för visst fraktbidragsförfarande*.

Jag avser att omedelbart efter ett riksdagsbeslut låta påbörja det förberedelsearbete som krävs för att fraktbidragssystemet skall kunna träda i funk-

tion fr. o. m. den 1 januari 1971. I detta förberedelsearbete ingår att utarbeta bidragsförfattning jämte grundläggande anvisningar och tillämpningsföreskrifter etc.

Eftersom den första tidpunkten för en tillämpning av ansöknings- och utbetalningsförfarandet blir den 1 januari 1972 — med hänsyn till att restitutionerna avses lämnade årsvis i efterskott — kan personalen inom fraktbidragsnämnden under dennas första verksamhetsår i god tid förbereda gransknings-, bidragsberäknings- och utbetalningsrutinerna.

Under åberopande av vad jag anfört i det föregående hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för ett transportstöd som jag angett i det föregående,
2. besluta att den 1 januari 1971 skall inrättas en fraktbidragsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag förordat i det föregående,
3. bemyndiga Kungl. Maj:t att inrätta en extra ordinarie tjänst för chefen för fraktbidragsnämndens kansli,
4. till *Kostnader för visst fraktbidragsförfarande* för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 200 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnel Anderson