

Nr 4

Utlåtande i anledning av väckt motion angående transportkostnaderna i Norrland.

I en inom andra kammaren väckt, till allmänna beredningsutskottet hänvisad motion, II: 29, av herrar *Holmberg* och *Hagberg* föreslås, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa *dels* att för transporter och personbefordran med statens järnvägar prissättningen bestämmas i överensstämmelse med norrlandskommitténs förslag om s. k. virtuella avstånd samt *dels* att proposition avgives senast till höstriksdagen 1959 om differentiering av drivmedelsskatterna eller andra åtgärder med syfte att utjämna skiljaktigheterna mellan Norrland och övriga landet i fråga om kostnaderna för transporter med motorfordon.

I motionen anföres, att frågan om förbättring och förbilligande av transporterna till Norrland de senaste 12 åren varit föremål för upprepade framställningar till regering och riksdag. Väsentligen har förslagen gått ut på förbilligande genom differentiering av drivmedelsskatten och tillämpande av s. k. virtuella avstånd vid SJ:s taxeberäkningar. Det har påvisats, att transportförhållandena på ett avgörande sätt påverkar näringslivets lokalisering, vilket lett till ensidighet inom näringslivet i Norrland. Det orimligt långa dröjsmålet med frågans lösning har bidragit till att de nuvarande krisföreteelserna har blivit särskilt kännbara i övre Norrland. En snar förbättring av transportförhållandena där är därför nödvändig.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från järnvägsstyrelsen samt statens pris- och kartellnämnd.

Järnvägsstyrelsen anför, att i fråga om avgifterna i persontrafik på järnväg norrlandskommitténs förslag innebär, att avgiften för tur och retur-biljett skall utgöra 1,5 gånger avgiften för enkel biljett, oavsett reseavståndet, och att avgiften för personbefordran må bli föremål för skäligen ned-sättning på linjer, där persontrafiken till huvudsaklig del sker med rälsbussar som förbinder glesbebyggda områden med tätort, under förutsättning att avståndet till tätorten och därmed även resekostnaden eljest blir påtagligt större än som regelmässigt är fallet inom andra områden. Något förslag om virtuella avstånd i persontrafiken har norrlandskommittén däremot icke framlagt. Införande av rabatterade tur och retur-biljetter har skett genom taxerevisionen 1951, varigenom avgiften för tur och retur-biljett på alla avstånd blir 1,6 gånger avgiften för enkel biljett, vilket styrelsen finner stå i nära överensstämmelse med norrlandskommitténs för-

slag. Dessutom har år 1952 införts en billigare biljettyp för resor på långa avstånd.

Järnvägsstyrelsen anför vidare bl. a.:

Norrlandskommitténs förslag om särskild nedsatt persontaxa på linjer, som förbinda glesbebyggda områden med tätort och där de resande till huvudsaklig del befordras med rälsbussar, har styrelsen med utförlig motivering avstyrkt i sitt yttrande över norrlandskommitténs betänkande. En särskild rälsbusstaxa har även avstyrkts av järnvägsrådet och 1948 års järnvägstaxekommitté. Norrlandskommitténs önskemål om billigare resor från mera avlägsna orter in till residensstäder och större handelscentra i Norrland torde emellertid vara tillgodosedda genom att billiga endagsbiljetter införts för resor till huvudorter i Norrland. Endagsbiljetter, som numera medföra 25 % rabatt på vanlig tur och retur-biljett och som gälla på alla tåg — således ej endast på rälsbusståg — ha sedan den 1 maj 1952 införts för resor till Östersund, Sveg, Strömsund, Vilhelmina, Lycksele och Arvidsjaur samt sedan den 1 april 1955 för resor till Luleå, Boden, Umeå, Härnösand och Sundsvall. I ett antal stationsrelationer i Norrland tillämpas generellt nedsatta biljettavgifter. Slutligen må nämnas att i styrelsens förslag till ny persontaxa föreslås införd en ny rabattbiljett, s. k. partibiljett, på alla stationsavstånd upp till 100 km. Denna partibiljett, vars pris motsvarar priset för fem tur och retur-biljetter minskat med 15 %, gäller för 10 enkla resor i valfri riktning.

Sammanfattningsvis framhåller styrelsen, att avgifterna i persontrafik i Norrland redan förbilligats i högre grad än som föreslogs av norrlandskommittén år 1946.

I fråga om godstrafik föreslog, säger järnvägsstyrelsen vidare, norrlandskommittén en taxenedsättning på långa avstånd samt tillämpning av virtuella avstånd i Norrland. Styrelsen framhåller härom att järnvägstaxeutvecklingen efter 1946 har inneburit ett successivt relativt förbilligande av frakterna för såväl vagnslast- som styckegods på långa avstånd. Järnvägstaxekommitténs förslag till nya godstariffer innebär en ytterligare sänkning av fraktavgifterna för långväga transporter. Av särskild betydelse i detta sammanhang är, att fraktavgifterna för styckegods på samtliga avstånd över 1 500 km föreslagits skola sättas lika och att de sålunda bli oberoende av transportavståndet på sträckor över 1 500 km. För paketgods blir fraktavgiften enligt förslaget densamma för alla förekommande transportavstånd över 1 000 km. Styrelsen har i sitt förslag till ny godstaxa, som framlagts i december 1958, helt följt taxekommitténs förslag om fraktsänkning på längre transportavstånd. Enligt styrelsens mening ha härmed de önskemål till förbilligande av transporter på långa avstånd, som framförts av norrlandskommittén, tillgodosetts i den utsträckning, som med rimligt beaktande av jämväl statens järnvägars företagsekonomiska intressen nu framstår som möjlig.

Införandet av virtuella avstånd, som främst ha betydelse för transporter inom Norrland, får järnvägsstyrelsen av järnvägsekonomiska skäl avstyrka.

Beträffande konjunkturavmattningen i det norrländska näringslivet, vilken åberopas som skäl för motionens yrkande, framhåller styrelsen, att den väsentligen är att hänföra till exportnäringarna, varför en förändring av de interna järnvägstaxorna endast skulle bli av mindre betydelse som åtgärd i det aktuella krisläget, i synnerhet som den norrländska exportproduktionen till övervägande del borttransporteras sjöledes.

Avslutningsvis anföres, att de norrländska taxeproblemen ingående studerats av järnvägstaxekommittén, som haft sammanträden med representanter för de större orterna i Norrland. Styrelsens framlagda taxeförslag är i allt väsentligt baserat på taxekommitténs förslag, varför skäl icke synes föreligga att nu upptaga frågan till ny prövning.

Styrelsen avstyrker motionen.

Pris- och kartellnämnden anför, att nämnden i yttrande förra året till allmänna beredningsutskottet över motionerna I: 250 och II: 319 angående utredning av frågan om avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktionskostnaderna i Norrland uttalat bl. a.:

att nämnden i förevarande sammanhang icke funnit det tillrådligt att för sin del söka företa en allmän genomgång av frågan huruvida och i vad mån det kunde vara befogat att vidtaga särskilda åtgärder för att i avsides eller avlägset belägna landsdelar sänka vissa produktions- och levnadskostnader till närheten av en för riket genomsnittlig nivå. Nämnden ansåg sig därför endast böra anföra vissa synpunkter rörande avståndskostnadernas innebörd samt frågan om valet av de medel som skulle kunna ifrågakomma, för den händelse att det av samhällsekonomiska, lokaliserings- eller socialpolitiska skäl skulle befinnas motiverat att göra särskilda ingripanden i kostnadsutjämnande syfte.

Med avseende på den i motionen ställda frågan huruvida den indirekta beskattningen på flytande drivmedel skulle kunna differentieras med hänsyn till rådande lokala förhållanden ansåg sig nämnden böra framhålla att detta spörsmål i viss mån kommit i ett nytt läge genom energibeskattningen på flytande drivmedel. Det torde nämligen kunna göras gällande att denna beskattning, varav avkastningen i princip skulle användas till andra ändamål än vägväsendets underhåll och utbyggnad, utgjorde en börda som fölle särskilt tungt på sådana landsdelar, som vore beroende av förhållandevis långa landsvägstransporter. Detta förhållande skulle möjligen — och i synnerhet om beskattningsformen för framtiden skulle komma att utnyttjas i ökad utsträckning — kunna åberopas som skäl för en närmare prövning av frågan, om drivmedelsskatten skulle i viss mån kunna differentieras med hänsyn till lokala förhållanden.

Nämnden säger sig ej ha något att tillägga i frågan.

Utskottet

Utskottet finner självfallet att transportkostnaderna är av allra största betydelse för näringslivet i Norrland.

Av vad järnvägsstyrelsen anfört i sitt yttrande över motionen framgår emellertid, att sedan år 1946 genomförts vissa reformer som medfört sänkning av transportkostnaderna i Norrland. Avgifterna för persontrafiken har sålunda förbilligats i högre grad än norrlandskommittén föreslagit. Vad gäller godsfrakterna har utvecklingen efter år 1946 inneburit en successiv, relativ sänkning för långa avstånd, vilket självfallet har medfört vissa lättnader för de nordligaste länen. Järnvägstaxekommitténs förslag upptager ytterligare sänkning för de långväga transportererna. Järnvägsstyrelsen har av järnvägsekonomiska skäl icke ansett sig kunna tillstyrka norrlandskommitténs förslag om virtuella fraktavstånd men har i sitt i december 1958 framlagda förslag till ny godstaxa anslutit sig till taxekommitténs ovan nämnda förslag. Detta grundar sig på bl. a. ett ingående studium av de norrländska taxeförhållandena, därvid även representanter för de olika ortsintressena blivit hörda.

Vad gäller övriga i motionen upptagna spörsmål vill utskottet endast framhålla, att de norrländska transportproblemen i sin helhet behandlas vid den inventering av olösta norrlandsproblem som nu pågår och som upp-givits skola kunna avslutas inom den allra närmaste tiden.

Utskottet finner angeläget att olika möjligheter till fraktlindringar för norrlandslänen beaktas men finner i första hand resultatet av den nu i olika sammanhang pågående prövningen av i motionen behandlade frågor böra avvaktas och får därför hemställa,

att motion II: 29 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 februari 1959

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Wolgast, Nyström,* Strandler, Johan Persson, Ståhle, Gustaf Henry Hansson, Nestrup, Möller,* Sörlin,* Jonasson, Lars Larsson och fru Hamrin-Thorell;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Engkvist, Ekström i Björkvik, Björkänge, Jacobsson i Sala, Svensson i Krokstorp, fru Jäderberg, herrar Nelander, Johnsson i Skoglösa,* Lundmark, Svenungsson och Carlsson i Huskvarna.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.