

## Nr 1123

Av herr **Jacobsson, Gösta**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84, angående transportstöd som regionalpolitiskt medel.

(Lika lydande med motion nr 1319 i Andra kammaren)

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84 angående transportstöd som regionalpolitiskt medel ber jag få anföra följande.

Mot själva tanken på införande av statliga fraktsubventioner för att främja de regionalpolitiska strävandena att stödja och utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet har jag i huvudsak ej något att invända. Fastmera hyser jag full förståelse för att statsmakterna genom dylika subventioner söker eliminera de kostnadsmissiga handikapp som följer med de långa transportavstånden på Norrland. En dylik utjämning av de fraktdifferenser som är betungande för Norrland kan vara en lämplig politisk metod för statsmakterna att främja utvecklingen av Norrlands näringsliv. En allmän fraktutjämning till Norrlands förmån synes härvid erbjuda den bästa lösningen. En särskilt verkningsfull insats vore att de norrgående transporter av brännolja och tunga råvaror samt byggnadsmaterial jämväl subventionerades.

Huruvida det föreliggande förslaget till fraktsubventioner är en riktig subventionsform är tveksamt. Det är visserligen klart att de norrländska företagen som direkt beröres får ekonomisk nytta av subventionerna och att de punktvisa insatserna indirekt kommer stödområdena till godo. Men totalt undanröjes icke fraktkostnadsdifferensen för Norrland och de norrländska stödområdena härigenom. Kostnads- och prisnivån kommer icke att nämnvärt påverkas. Syftet med stödet som ett allmänt regionalpolitiskt medel blir till följd härav i någon mån förfuskat.

Till följd av den selektiva inriktningen av transportstödet på vissa varuslag och på vissa transportmedel och genom begränsningen till de södergående trafikströmmarna är det dessutom fara värt att transportstrukturen på Norrland kommer att snedvridas och konkurrensen mellan olika transportmedel förryckas. Icke minst framträder här den omständigheten att sjöfarten helt undantages från subventionerna. Då såsom motivering härför i propositionen åberopas de kostnader som staten årligen till sjöfartens förmån nedlägger på isbrytningen, må invändas att statsanslaget för detta ändamål inte kommer den inrikes kustsjöfarten till godo. Denna ombesörjes nämligen merendels av fartyg med en tonnagesstorlek understigande 750 dw-ton, vilka icke tillåtes segla så länge isen ligger utmed de norr-

ländska kusterna. Denna fartygsstorlek användes för transporter av sågade och hyvlade trävaror, papper och i någon mån koppar till svenska och utländska hamnar — för att nämna några av de varuslag för vilka fraktrabatter skulle komma att lämnas till järnvägar och lastbilar och för vilka småfartygen till följd härav mer eller mindre utestänges från konkurrensen. Kustsjöfartens beträngda läge kommer att ytterligare försämrats. Även de norrländska hamnarna skulle komma att missgynnas. Påståendet att avståndsfaktorn inte skulle spela en nämnvärd roll för sjöfarten är icke riktigt. Kustsjöfarten är kanske ingen stor sak för Norrland, men den har sin betydelse och förtjänar att hänsyn tages till densamma. En sannolik följd av det föreslagna systemets genomförande kommer eljest att bli att sjötransporterna kommer att överflyttas till lastbilar och järnväg och att även exportgodset kommer att med angivna transportmedel befordras till sydsvenska hamnar för att vidarebefordras därifrån med färjor och fartyg till de utländska avnämarna. Men en dylik utveckling kan knappast stå väl i överensstämmelse med subventionspolitikens egentliga syfte.

Mot den i propositionen anförda tanken att fraktsubventionssystemet genom sin inriktning uteslutande på de södergående transporterna, medan de norrgående transporterna icke skulle få motsvarande transportstöd, skulle verka som ett slags gränsskydd för Norrlandsindustrierna gentemot sydsvensk konkurrens finnes anledning att reagera. Statsmakterna måste vaka över att marknadshushållningen icke på detta sätt negativt påverkas.

Det är ytterligare att märka att den allmänna fraktmarknaden merendels fungerar på sådant sätt att frakterna i den ena riktningen är beroende av möjligheterna till returfrakter i andra riktningen. Även SJ står i visst beroende härav. Vilka verkningar i angivna hänseende som det föreslagna selektiva rabattsystemet skulle komma att få för fraktmarknaden är svårbedömbart. Systemet som sådant kan emellertid äventyra den konkurrensneutralitet som är en av hörnpelarna i det av riksdagen fastställda transportpolitiska programmet.

Att systemet innebär embryot till en tungrodd byråkratisk apparat torde icke kunna bestridas. En mindre tungrodd ordning synes böra övervägas.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställes,

att vederbörande utskott måtte undersöka möjligheterna att lägga om det föreslagna systemet till att inom en given ekonomisk ram omfatta en mera generell form för fraktsubventionering för Norrland och övriga delar av stödområdet för såväl järnvägar och lastbilar som kustfartyg.

Stockholm den 14 april 1970

Gösta Jacobsson (m)