

## Nr 319

Av herr Larsson i Hedenäset, *angående utredning av frågan om avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktionskostnaderna i Norrland.*

Ett livskraftigare och mera differentierat näringsliv i Norrland, enkanerligen i dess övre och inre delar, framstår som synnerligen angeläget. Ej blott sociala skäl och betydelsen av en tryggad försörjning för den här bosatta befolkningen utan även nationalekonomiska motiv understryker nödvändigheten av att positiva åtgärder vidtages. En första förutsättning för att de norrländska naturtillgångarna skall ge det samlade folkhushållet de tillskott till försörjningen, som framstår som möjliga, är att en tillräcklig arbetarstam kan få utkomst och trivsel i bygden. Vidmakthållandet och utbyggandet av det norrländska näringslivet får inte ses som en isolerad norrländsk fråga utan som en hela landets.

Om vi i en framtid på ett effektivt sätt skall kunna för folkhushållet nyttiggöra de naturrikedomar, som finns i denna landsdel, måste vi se till att inte bara storindustrien, baserad på skog, malm och elenergi, får nödvändiga betingelser utan även att serviceyrkena, som gagnar såväl företagssamheten som den enskilde, ges möjligheter som är lika goda som i landet i övrigt. I detta sammanhang bör erinras om de stora värden som råvaror och förädlingsindustri i de norrländska länen utgör för vårt samhälle. Helt naturligt bör dessa rikedomar tjäna samhället i dess helhet, men i gengäld bör även samhället se till att näringslivet i Norrland får nödvändiga betingelser för en för hela vårt land gagnarrik utveckling.

Som exempel kan nämnas, att de fem nordligaste länen svarar för cirka 35 % av vår export. När man vet, att dessa län har cirka 16 % av vårt lands befolkning, innebär detta, att Norrland i förhållande till folkmängden exporterar två och en halv gång så mycket som landet i övrigt. Till detta kan tilläggas, att Norrland svarar för 85 % av all i vårt land producerad elenergi.

De norrländska problemen har länge varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Som exempel må i detta hänseende nämnas den år 1943 tillsatta norrlandskommittén, tordnedsutredningen och 1956 års utredning om avsättning av viss del av LKAB:s vinst till stöd för utvecklings- och forskningsarbete inom näringslivet.

Den här aktuella frågeställningen har sålunda observerats från statsmakternas sida men inte kunnat föras till sin lösning. Behovet av åtgärder är

emellertid så stort och problemen så omfattande, att det framstår som nödvändigt att nya uppslag till ett bättre försörjningsunderlag förutsättningslöst prövas. Det vill därvidlag synas som om ett avsnitt av problemställningen tidigare ej tillräckligt uppmärksammats.

En utbyggnad av näringslivet i Norrland försvåras i betydande grad av det handikapp som ligger i högre produktions- och levnadskostnader. Ett högre kommunalt skattetryck och kostnadsfördyringar till följd av hårdare klimatiska betingelser och stora avstånd är hämmande faktorer. I detta sammanhang skall uppmärksamheten riktas på sistnämnda faktor, avståndskostnaderna, deras betydelse och möjligheterna till en utjämning av desamma.

Ett exempel på avståndskostnadernas inverkan är järnvägsfrakten å mjöl. Kvarnarna betingar sig f. n. ett frakttillägg å kr. 5: 40 per 100 kg vid försäljning till Haparanda resp. 5: 50 till Övertorneå och 5: 80 till Pajala. Detta medför givetvis en motsvarande fördyring av denna förnödenhet. De högre levnadskostnader som följer härav tar sig sedan helt naturligt uttryck i motsvarande kompensationskrav från de löneanställdas sida och blir därmed en kostnadsfördyrande faktor för näringslivet som sådant.

Till vad ovan anförts får läggas den omständigheten, att här endast räknats med fraktkostnaden i grossistledet. Härtill kommer ytterligare, att distributionen till detaljisten till följd av de långa avstånden och den svaga utbyggnaden av järnvägs- och landsvägsnätet måste bli förhållandevis dyr i Norrland.

Särskilt framträdande är avståndskostnadernas inverkan i fråga om priserna på bensin och motorbrännolja. Vid jämförelse med priset i Stockholm och övriga orter i 0-zonen är priset i Västernorrlands län 1—4 öre högre per liter, i Jämtland 3—5 öre, i Västerbottens och Norrbottens län 2—6 öre högre. Dessa högre priser är både direkt, som en kostnadsfaktor för näringslivet, och indirekt genom sin höjande inverkan på levnadskostnaderna ägnade att försvåra den önskvärda utbyggnaden av Norrlands näringsliv.

Att de högre priserna å bensin är en fråga av stor betydelse belyses av en av länsstyrelsen i Norrbottens län år 1956 gjord sammanställning över drivmedelsförsäljningen inom länet för perioden 1/1 1953—30/6 1954. Av denna framgår, att den totala kvantiteten försåld bensin och motorbrännolja uppgick till 57 960 066 respektive 40 790 283 liter, varav bensinen representerade ett värde av 33 519 526 kronor och motorbrännoljan 11 067 461 kronor. Zontillägget utgjorde i detta fall för bensinen 2 077 517 kronor och för motorbrännoljan 1 541 917 kronor, eller i genomsnitt 6,19 resp. 14,04 % av totalsumman under tidsperioden.

Frågan om en utjämning av drivmedelspriserna i landet har vid olika tillfällen behandlats i riksdagen. I anledning av motioner anförde allmänna beredningsutskottet år 1956 bl. a. följande:

Utskottet finner skäl tala för att jämkningar i den nu gällande zonindelningen är befogade. Enligt utskottets mening lär man genom priskontrollnämndens utredning kunna erhålla utgångspunkter för vidare åtgärder i detta syfte. Det torde vara av värde för denna utredning att nämnden nu har möjlighet att tillgodogöra sig vissa utredningsresultat beträffande exempelvis frågor rörande transportkostnadernas betydelse för varudistributionen och rörande landets transportförsörjning, vilka nyligen framlagts eller inom kort kommer att framläggas av olika kommittéer.

Som av det ovanstående torde framgå kan den inom priskontrollnämnden pågående utredningen ytterst komma att leda till sänkning av priserna på flytande drivmedel för vissa konsumenter. Utskottet finner resultatet av denna utredning böra avvaktas innan ytterligare åtgärder övervägas — — —.

Det måste tyvärr konstateras att de utredningar och överväganden, som utskottet återopade år 1956, till dags dato icke lett till något resultat. Prisdifferenserna kvarstår oförändrade, vilket verkar synnerligen produktionshämmande i landets perifera delar. Detta synes mig vara ett spörsmål av sådan betydelse, att fortsatt passivitet ej kan tolereras. Därför föreslår jag, att en skyndsamt utredning företages med uppgift att söka framkomliga vägar till lägre produktionskostnader i Norrland. Härvid må frågan om en utjämning av priserna på flytande drivmedel utgöra ett väsentligt avsnitt, men även avståndskostnadernas inverkan på andra varugrupper i fråga om prisbildning och produktionskostnader måste uppmärksammas. Enbart en kartläggning av rådande faktiska förhållanden framstår som otillräcklig. En prövning av vilka åtgärder som kan vidtagas för en effektiv kostnadsutjämning bör synkroniseras med en sådan kartläggning.

Utan anspråk på en fullständig redovisning av de olika vägar, som härvidlag bör prövas, må dock några i all korthet omnämnas:

Underhandlingsvägen torde samhällseliga instanser i åtskilliga fall kunna åstadkomma en betydande kostnadsutjämning. Detta gäller framför allt i de fall en tillräckligt representativ underhandlingspartner finnes. Som exempel härvidlag och i anslutning till vad ovan anförts i fråga om fraktkostnaderna å mjöl må nämnas, att enhetligt fraktpreis å 2: 80 kr. per 100 kg tillämpas i fråga om socker i hela Norrland.

Av norrlandskommittén framfördes tanken på tillämpande av s. k. virtuella avstånd vid beräkning av fraktkostnader inom Norrland. Dess förslag innebar i korthet, att begreppet kilometer i frakthänseende skulle differentieras för olika delar av landet och vad beträffar Norrland ges en mera liberal och mindre statisk innebörd. Förslaget har ej genomförts. Enligt min mening är det angeläget att det nu ingående övervägas.

Å vissa förnödenheter utgår en indirekt skatt. Som exempel må nämnas bensinskatt och energiavgift. Frågan huruvida sådan indirekt beskattning kunde differentieras med hänsyn till rådande lokala förhållanden har, så vitt jag kunnat finna, ej förutsättningslöst och ingående prövats.

Direkta statssubventioner för ernående av en kostnadsutjämning kan

även övervägas. Ehuru dagens statsfinansiella läge ej inbjuder till en sådan lösning, måste det dock konstateras, att det här närmast är fråga om ekonomisk solidaritet mellan olika landsdelar.

De frågeställningar, som ovan aktualiserats, synes mig vara av sådan betydelse, att en särskild utredning bör tillsättas. Denna bör, som ovan anförts, utöver en kartläggning av rådande faktiska förhållanden även få möjlighet att på grundval av underhandlingar eller på annat sätt utarbeta riktlinjer för en effektiv kostnadsutjämning.

Med stöd av vad ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning av frågan om avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktionskostnaderna i Norrland samt av möjligheterna för en utjämning av desamma med kostnaderna i landet i övrigt.

Stockholm den 25 januari 1958

*Harald Larsson*

i Hedenäset

---