

Nr 1362

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

(Lika lydande med motion nr 1164 i Första kammaren)

Lokaliserings- och regionalpolitiken skall syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar. Många samverkande åtgärder måste vidtagas för att denna målsättning skall uppnås. Skapandet av goda kommunikationer är en av förutsättningarna i sammanhanget. Ett vägnät av hög standard i hela landet är därvid naturligtvis av grundläggande betydelse. Vidare måste frågan om järnvägsnedläggningar bli föremål för noggranna utredningar, när det gäller konsekvenserna från regionalpolitisk synpunkt. Innan större klarhet nåtts i detta avseende bör ytterligare nedläggningar inte förekomma. Lokala och regionala trafikförsörjningsplaner måste upprättas. Vidare bör en utjämning mellan landets olika delar komma till stånd när det gäller telefontaxorna. I motioner som tidigare i år lämnats till riksdagen påtalar vid det otillfredsställande i att oljepriserna är högre i områden med långa avstånd än annorstädes. Utredning om åtgärder för borttagande av denna orättvisa krävs.

Dessutom är åtgärder i form av direkt stöd nödvändiga för att avlägsna de transportmässiga nackdelarna med långa avstånd. Vi har i motioner avlämnade under riksdagens allmänna motionstid i år krävt sådana åtgärder. I *Kungl. Maj:ts proposition nr 84* framlägges nu vissa förslag angående transportstöd som regionalpolitiskt medel. Departementschefen uttalar i propositionen, att det är en angelägen regionalpolitisk uppgift att i olika hänseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjligheter att driva sin verksamhet under förutsättningar som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet och att detta bl. a. gäller på transportområdet. Detta överensstämmer med den uppfattning som vi redan tidigare framfört.

I propositionen föreslås ett transportstöd innebärande fraktkostnadsnedsättningar som varierar mellan 15 och 35 procent av erlagd frakt beroende på avsändningsortens geografiska läge inom stödområdet. Stödet avses omfatta järnvägs- och lastbilstransporter från ort inom stödområdet på sträckor över 300 km. Förslaget berör transport av helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat inom och ut ur stödområdet. Verksamheten föreslås bedriven på försök under en treårsperiod.

Något stöd föreslås sålunda ej för persontrafiken. Enligt vår mening är det emellertid nödvändigt, att också denna omfattas av stödet. Det är an-

geläget såväl för de enskilda människorna som för företagen att de höga resekostnaderna inom stödområdet kan nedbringas. Vi vill i detta sammanhang hänvisa till våra under den allmänna motionstiden lämnade motioner, där krav på utredning av bl. a. denna fråga reses.

Såsom ovan nämnts omfattar det föreslagna transportstödet blott järnvägs- och lastbilstransporter. Enligt vår mening talar emellertid starka skäl för att även flygtransporterna innefattas i stödbestämmelserna. Även om transporter med flyg för närvarande är ganska begränsade får de luftburna godsfrakterna allt större betydelse. Om dessa transporter lämnas utanför blir konkurrensen mellan olika slag av transporter snedvriden. Följden kan bli att en rationell utveckling på transportområdet motverkas. Frågan om flygplatsavgifterna måste också aktualiseras i detta sammanhang. Riksdagen bör anhålla om utredning och förslag till hösten beträffande grunderna för stöd till flygtransporter.

Enligt vår mening är invändningar också befogade i fråga om den föreslagna minimiavståndsbestämmelsen. 300 km måste anses vara en alltför lång sträcka i detta sammanhang. För att transportstödet skall utgöra en tillräcklig stimulans på näringslivet inom stödområdet måste avståndsgränsen sänkas. Med den föreslagna 300-kilometersbestämmelsen kommer, när det gäller de södra delarna av stödområdet, de betydelsefulla transporterna till Stockholmsområdet och till Mälardalskapen i övrigt inte att få stöd. Vi anser att transporter på sträckor över 200 km bör omfattas av stödet. Det bör ske så att en avståndsklass 201—300 km införes, och inom denna bör rabattsatsen 10 procent gälla.

Enligt förslaget skall krav ställas på att en enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg verklig vikt för att transportstöd skall utgå. En så hög viktgräns är emellertid ogynnsam särskilt för små och medelstora företag. Det gäller inte minst sådana företag som levererar sina produkter direkt till förbrukare, varvid sändningarna måste bli förhållandevis små. Vi föreslår att en enskild sändning skall ha en vikt av 200 kg för att stöd skall utgå.

Transporterna in till stödområdet beröres inte av stödet. Beträffande införseln till stödområdet av högförädlade färdigprodukter framhålls i propositionen "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". Då denna bedömning torde vara riktig delar vi uppfattningen att produkter av nämnt slag inte bör erhålla transportstöd. Det förhåller sig emellertid annorlunda med råvaror och halvfabrikat. Starka skäl talar för att i fråga om varor av detta slag, som stödområdets näringsliv är beroende av och som ofta inte är tillgängliga inom stödområdet, stöd utgår för transport

