

## Nr 1364

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

I Kungl. Maj:ts proposition nr 84 föreslås ett transportstöd till företag belägna inom det allmänna stödområdet. Åtgärden får ses som en utbyggnad av samhällets regionalpolitik i syfte att skapa likvärdiga förutsättningar för näringslivet inom stödområdet att driva sin verksamhet som de som gäller inom andra delar av landet. De föreslagna åtgärderna har avgränsats till att omfatta landtransporter från ort inom stödområdet, transportavstånd längre än 300 km samt helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. Sett mot bakgrunden av det totala transportarbetet får stödet inte särdeles stor omfattning. Förslaget kan ses som ett första steg för att tillmötesgå under senare tid med allt större kraft framförda krav på samordning av den trafikpolitiska och den lokaliseringpolitiska målsättningen.

Man kan endast beklaga att denna samordning inte inordnades redan i 1964 års lokaliseringpolitiska beslut. Utvecklingen efter denna tidpunkt har visat att de höga fraktkostnaderna inverkat synnerligen menligt på varuslag av skrymmande natur och låg volymvikt. Sålunda har all tillverkning av möbler inom norra stödområdet helt upphört. Nordens största plåtfatfabrik, som växt fram inom detta område, har flyttat hälften av sin produktion till södra Sverige, sedan en ansökan år 1965 hos kommunikationsdepartementet om statligt fraktstöd lämnats utan åtgärd.

I fråga om den varumässiga avgränsningen är det något förvånande att denna inom den skogsindustriella sektorn är dragen mellan pappersmassa och papper. Flertalet blekta pappersmassekvaliteter har en förädlingsgrad långt utöver exempelvis kraftliner. Bearbetningsgraden kan sålunda här inte utgöra avgränsningskriterium. Det förhållandet att marknaden för papper inom landet är relativt sett större än för pappersmassa behöver inte betyda att landtransporterna av pappersmassa är så obetydliga att fraktstöd fördenskull inte bör utgå. Förutom transport av pappersmassa till orter inom landet för vidare förädling, landtransporteras på grund av avsaknad av närbelägen utskeppningshamn betydande kvantiteter per järnväg till kontinenten från industrier belägna i det inre av det allmänna stödområdet. Enligt min mening synes skäl tala för att transportstödet även bör innefatta högförädlad pappersmassa.

Förfarandet att restitutionsvägen utbetala fraktstödet synes välbetänt.

Som underlag bör då finnas ett fraktdokument, som verifierar den faktiskt erlagda frakten och som i förekommande fall är kompletterat med fraktavtal i de fall fraktnedsättningen uppbäres restitutionsvis. Härigenom uppstår dock den nackdelen, att företag, som av olika anledningar är hänvisade till att utföra transporter med egna bilar, inte har det nödiga underlaget för sin ansökan om fraktstöd. Även om det rör sig om enstaka fall, drabbar det i gengäld företag, vars konkurrensförmåga till mycket stor del är avhängig av fraktkostnadsnivån. Ett sådant utgör ovan nämnda exempel, där man på grund av ogynnsamma fraktkostnader nödgats flytta halva produktionen till ort i södra Sverige. Vissa andra större företag utför transporter till sin kundkrets delvis med egna specialfordon.

Departementschefen betonar i fråga om dessa s. k. firmabilar de teknisk-administrativa problem, som är förenade med att inordna dessa i stödsystemet. Det är min förhoppning att den fraktbidragsnämnd, som får till uppgift att utfärda anvisningar, pröva inkomna restitutionsansökningar m. m., även får befogenheter att utarbeta ett redovisnings-system, som gör det möjligt att även kostnader för transporter i egen regi med s. k. firmabilar kan komma i åtnjutande av fraktstödet. Ett sätt vore att sådana företag som grund för bidraget företer lägsta offert från konventionellt trafikföretag, ett annat att en schablontaxa tillämpas. En mera drastisk anordning, som under alla förhållanden borde vara acceptabel, vore, att som dotterbolag bildades ett särskilt transportbolag för moderbolagets transportarbete. Även här måste ett kontrollinstrument sättas in för bedömningen av att den debiterade frakten är marknadsmässigt riktig.

Avsikten med transportstöd som regionalpolitiskt medel är att främja utvecklingen av näringslivet inom stödområdet. Det bör även, såsom framhålls av departementschefen, gynna vidareförädling inom området. Detta motiverar att transportstöd inte bör utgå för uttransporter av råvaror och mera obearbetade halvfabrikat. Avgränsningen till enbart transporter i riktning från stödområdet utgör dock ett så restriktivt element i transportstödet att effekten i många fall inte blir den avsedda. Ett verkningsfullt transportstöd borde även omfatta transporter av råvaror och halvfabrikat till orter och mellan orter inom stödområdet. Låg bearbetningsgrad för intransporterade varor och hög bearbetningsgrad för uttransporterade jämte avståndsfaktorn borde vara tillräckliga grundkriterier för transportstödet.

En icke obetydlig del av näringslivet inom stödområdet får sitt utgångsmaterial från avlägset belägna orter. Det omspannar många typer av företag av alla storleksordningar. Som exempel kan nämnas skogsindustrins försörjning av träråvara, råvaror och halvfabrikat till kemisk industri, handsktillverkning och annan läderindustri, båttillverkning och an-

nan plastindustri, bagerier m. m. Genom begränsningen till uttransporter avskärmas vissa företag från transportstöd, därför att deras omkostnader för utfrakter är förhållandevis låga, medan de däremot har höga råvarufrakter. Som ett intressant exempel härpå kan nämnas minkuppfödningen. Upphandlingen av foder till de uppskattningsvis 200 minkfarmerna inom stödområdet sker i huvudsak utanför området. I produktionskostnaderna utgör fraktandelen ca 7 kr. per skinn. De beredda skinnen ger vid uttransporterna inget fraktstöd p. g. a. den låga vikten. Samtidigt är konkurrensen med finsk minkodling mycket hård, delvis beroende av att enligt uppgift fraktstöd utgår för intransporter i Finland, vilket möjliggör att de finska konkurrenterna kan betala högre priser för det foder som finns tillgängligt på nära håll inom vårt land. Cirka 95 % av den svenska minkskinnsproduktionen exporteras.

Utredningen, som ligger till grund för regeringens proposition, synes inte ha tillräckligt beaktat utvecklingen i fråga om försörjningen av träråvara till pappersmasseindustrin inom stödområdet. Utbyggnaden av denna industrigren och de minskade tillgångarna inom området har vidgat upphandlingsområdet och för vissa fabriksenheter medfört råvarukostnader ovanför gränsen för lönsam tillverkning. Fortsatt höjning av fraktkostnaderna på landsväg och järnväg kommer att förskjuta gränsen för 0-zonen allt längre söderut. Ett fraktstöd för intransporter av träråvara skulle verka i motsatt riktning både vad gäller upphandlingsområdets storlek och saluvarornas konkurrenskraft.

Såsom skäl för att fraktstöd inte bör utgå till intransporter av råvaror och halvfabrikat anföres att leveranserna omfattas av förmånliga fraktaftal. Fraktrabatter förekommer även för uttransporter. Dessa är emellertid undantagslöst uppgörelser på rent kommersiell grund. Varken SJ eller andra transportföretag har lagt lokaliseringspolitiska synpunkter på avtalen, utan har helt följt 1963 års trafikpolitiska beslut. Antydan om att affärsmässigt överenskomna fraktrabatter skulle på något vis kopplas till lokaliseringspolitiska hänsyn kan få mycket negativa effekter, sedan det föreslagna transportstödet trätt i kraft. Det måste klart sägas ifrån, att transportstödet inte på något vis får påverka framtida fraktförhandlingar. Följden bleve annars att transportstödet till större eller mindre del via näringslivet flyttas ned till transportföretagen. Detta vore en antiklimax på 1963 års trafikpolitiska beslut. Mot bakgrunden av detta resonemang kan inte transportstöd för intransporter till orter inom stödområdet avvisas av det skälet att fraktrabatter förekommer i större eller mindre utsträckning.

En stor del av näringslivet inom stödområdet utgöres av småindustrier. Uttransporterna från dessa kan bestå av en mångfald små sändningar. För

sådana kommer den föreslagna 500-kilosgränsen att bli en besvärande tröskel. Med bibehållande av den sammanlagda fraktkostnaden om minst 3 000 kr. per år borde viktgränsen för enskild sändning kunna borttagas.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,

att riksdagen måtte besluta

1. att uttransporter av pappersmassa tillföres gruppen fraktstödberättigade varuslag,

2. att den nedre viktgränsen för enskild sändning borttages,

3. att transportstöd skall utgå jämväl för intransporter av råvaror och halvfabrikat; samt

att riksdagen uttalar att avgränsningen för intransporter av fraktstödberättigade varuslag bör göras i överensstämmelse med vad som i motionen anförts.

Stockholm den 17 april 1970

*Rolf Sellgren (fp)*

---

## Nr 1365

Av herrar **Sjöholm** och **Andersson** i Örebro, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 84, angående transportstöd som regionalpolitiskt medel.*

(Lika lydande med motion nr 1165 i Första kammaren)

Stockholm den 17 april 1970

*Sten Sjöholm (fp)*

*Sven G. Andersson (fp)*  
i Örebro

---