

## Nr 1163

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

(Lika lydande med motion nr 1363 i Andra kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 84 angående transportstöd som regionalpolitiskt medel föreslås ett transportstöd i syfte att minska de kostnads- mässiga olägenheter som följer med långa avstånd inom stödområdet. Transportstödet föreslås omfatta järnvägs- och landsvägstransporter på sträckor över 300 km från och inom stödområdet.

Stödet skall utgå i form av fraktnedsättningar varierande mellan 15— 35 % av erlagd frakt beroende på var inom stödområdet avsändningsorten är belägen.

Stödet föreslås utgå till företagen i form av årlig restitution beräknad på faktiskt erlagd frakt och avses gälla för helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat. De stödberättigade transporterna omfattar ett brett register av för stödområdets näringsliv betydelsefulla varuslag.

I propositionen föreslås vissa avgränsningsregler för transportstödet. Sålunda skall enskilda sändningar med mindre än 500 kg verklig vikt inte kunna komma i fråga, och restitution beviljas endast om företagets sammanlagda stödberättigade frakter överstiger 3 000 kr. per år.

Jag anser det föreslagna transportstödet vara en värdefull åtgärd för att minska de höga transportkostnader som på grund av de stora avstånden belastar företagen inom stödområdet och medverkar till en för dem ogynn- sam konkurrenssituation. Även för många mindre och medelstora företag innebär förslaget lättnader. Det kan emellertid ifrågasättas om viktgränsen för stödet är rätt vald just med tanke på de mindre företagen. Det finns inom stödområdets näringsliv en mångfald företag inom skilda branscher, både underleverantörer och egentillverkare, som normalt inte, även med en rationell transportuppläggning, sänder enskilda paket eller försändelser med så hög vikt som 500 kg. Det är uppenbart att den enligt min uppfattning höga viktgränsen medför att många mindre företag inte kan komma i åtnjutande av transportstödet.

Man bör också fästa avseende vid att råmateriallets vikt varierar mycket starkt mellan olika varuslag. Visserligen belastar de viktberoende frakt- tarifferna hårdast tunga varuslag, men de långa transporterna är också i fråga om lätta produkter i halv- och helfabrikat på grund av att volymen också påverkar fraktkostnaderna konkurrensbetungande för företag inom

stödområdet. Det gäller t. ex. i fråga om plastprodukter och bearbetade trävaror.

Jag föreslår därför att den lägsta gränsen för stödberättigade sändningar sänks från 500 till 200 kg.

Jag förstår synpunkterna att en lägre viktgräns försvårar administrationen, men jag anser att gränsen inte får sättas så högt att många mindre företag uteslutes från denna utjämning av en ofördelaktig konkurrensfaktor.

Förslaget till transportstöd är ju avsett att förstärka näringslivet i de regioner som ingår i stödområdet.

Den föreslagna avståndsgränsen, lägst 300 km transportsträcka från avsändningsorten, innebär emellertid att transporter från stora delar av stödområdet undandras detta stöd. Det gäller t. ex. många företag inom Kopparbergs län. De expansiva industrierna i Mälardalen är stora avnämare av industriprodukter från stödområdet. Transporter till dessa orter liksom till och via Östersjöhamnarna skulle falla utanför stödmöjligheterna när det gäller företag i norra och västra delarna av länet. Jag föreslår att gränsen för stödberättigade transporter sänkes till 200 km.

Med stöd av det ovan anförda hemställer jag,

att riksdagen måtte besluta,

att det lägsta avståndet för transportstödet måtte fastställas till 200 km, samt

att den lägsta viktgränsen för stödberättigad enskild handel fastställas till 200 kg.

Stockholm den 17 april 1970

*Stig Stefanson (fp)*