

Nr 105

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående transportstöd som regionalpolitiskt medel jämte motioner.

(4:e avd.)

Propositionen

I propositionen nr 84 har Kungl. Maj:t under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 mars 1970 föreslagit riksdagen att dels godkänna de av departementschefen angivna riktlinjerna för ett transportstöd, dels besluta att den 1 januari 1971 skall inrättas en fraktbidragsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förordat, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att inrätta en extra ordinarie tjänst för chefen för fraktbidragsnämndens kansli samt dels till Kostnader för visst fraktbidragsförfarande för budgetåret 1970/71 anvisa ett förslagsanslag av 200 000 kr.

För att främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet föreslås i propositionen ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmissiga olägenheter, som följer med långa avstånd inom stödområdet. Transportstödet avses omfatta järnvägs- och lastbilstransporter från ort inom stödområdet på sträckor över 300 km. Av regional- och näringspolitiska skäl bör enligt förslaget stödet inriktas på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat och avse utgående transporter och transporter inom stödområdet. Varumässigt spänner de stödberättigade transporterna över ett brett register av från regionalpolitisk synpunkt betydelsefulla produktslag. Malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träåvaror och pappersmassa samt oljor och bensin undantas. De föreslagna fraktnedsättningarna varierar mellan 15 och 35 % av erlagd frakt beroende på avsändningsortens geografiska belägenhet inom stödområdet. Stödet avses utgå i form av årlig restitution. En särskild fraktbidragsnämnd skall enligt förslaget inrättas den 1 januari 1971, från vilken tidpunkt stödet föreslås utgå. Verksamheten föreslås bedriven på försök under en treårsperiod. Årskostnaden har i utgångsläget uppskattats till ca 25 milj. kr.

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels de likalydande motionerna *I: 1123* av herr Gösta Jacobsson och *II: 1319* av herr Oskarson vari hemställda 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,

dels de likalydande motionerna *I: 1135* av herrar Nils Nilsson och Eric Carlsson samt *II: 1332* av herrar Eliasson i Sundborn och Boo vari hemställda att riksdagen vid behandlingen av propositionen måtte besluta dels att det lägsta avståndet för transportstöd skall fastställas till 200 km mot i propositionen föreslagna 300 km, dels att den lägsta gränsen för stödberättigad enskild sändning skall fastställas till 200 kg vikt mot i propositionen föreslagna 500 kg, och dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till stöd i vissa fall för transport av massaved,

dels de likalydande motionerna *I: 1136* av herr Johan Olsson och *II: 1334* av herr Eriksson i Bäckmora och fru Jonäng vari hemställda att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att krav på nedre viktgräns för erhållande av restitution på fraktkostnader inte må förekomma,

dels de likalydande motionerna *I: 1137* av herr Karl Pettersson och *II: 1333* av herr Enarsson vari hemställda att riksdagen måtte besluta att föreslaget transportstöd jämväl skall omfatta transport till isfri norsk hamn,

dels de likalydande motionerna *I: 1140* av herr Bohman m. fl. och *II: 1343* av herr Holmberg m. fl. i vad avser yrkandet att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer A 1. att vad gäller transportstödet som regionalpolitiskt instrument Kungl. Maj:t måtte förelägga riksdagen förslag om en ytterligare utvidgning av detta till bl. a. persontransporter i enlighet med vad som i motionerna anförts, A 2. att Kungl. Maj:t låter utreda möjligheterna till en maximering av tarifferna för statens järnvägars gods- och persontransporter, liksom inrikesflygets taxor i enlighet med vad i motionerna anförts (motionerna väckta i anledning av prop. nr 75),

dels de likalydande motionerna *I: 1142* av herr Helén m. fl. och *II: 1340* av herr Gustafson i Göteborg m. fl. i vad avser hemställan *II. 3.* att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss och flyg med sikte på att minska Norrlands kommunikationsproblem, *III. 2.* att riksdagen måtte besluta att i fråga om kvalifikation för transportstödet i de fall transport-

sträckan inom Sverige inte uppgår till 30 mil även transportsträcka i Norge eller Finland skall räknas och stöd kunna utgå för den del av transporten som utförts inom Sverige, III. 3. att transportstöd skall utgå även i riktning mot Norrland i fråga om transporter av produkter, som skall för sydsvenska företags räkning vidarebehandlas vid företag i Norrland (motionerna väckta i anledning av prop. nr 75),

dels de likalydande motionerna I: 1160 av herrar Johan Olsson och Erik Svedberg samt II: 1368 av herr Östrand m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att fraktstöd må utgå med 15 procent i avståndsklassen 251—400 km för hela stödområdet och beträffande längre sträckor i enlighet med vad som föreslås i propositionen,

dels de likalydande motionerna I: 1161 av herr Karl Pettersson och II: 1361 av herr Enarsson vari hemställts 1. att riksdagen måtte utarbeta föreskrifter om en lösning av restitutionsbestämmelserna på sådant sätt att de negativa effekterna av kapital- och räntekostnad för fraktersättning elimineras, 2. att dispensmöjligheter kan lämnas för vissa maskin- och verktygs-transporter från allmänna stödområdet trots att de understiger en vikt av 500 kg verklig vikt samt 3. att fraktbidragsnämndens kansli förläggas till Östersund,

dels de likalydande motionerna I: 1162 av herr Schött och II: 1360 av herr Björkman vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till speciellt transportstöd för transporter till och från Gotland,

dels de likalydande motionerna I: 1163 av herr Stefanson och II: 1363 av herr Jonsson i Mora vari hemställts att riksdagen måtte besluta att det lägsta avståndet för transportstödet måtte fastställas till 200 km och att den lägsta viktgränsen för stödberättigad enskild handel fastställas till 200 kg,

dels de likalydande motionerna I: 1164 av herr Sundin m. fl. och II: 1362 av herr Hedlund m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t I. anhålla om utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till flygtransporter, II. uttala *dels* att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 procent, *dels* att fraktstöd må utgå för sändningar med en vikt överstigande 200 kg, III. anhålla om utredning och förslag till höstriksdagen beträffande frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat, enligt i motionerna anförda grunder, samt IV. anhålla om att utredningen om stöd till jordbruket i norra Sverige genom tilläggsdirektiv får i uppdrag att utreda frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jordbruket använda förnödenheter samt att detta sker med sådan skyndsamt att förslag kan föreläggas höstens riksdag,

dels de likalydande motionerna I: 1165 av herrar Tistad och Levin och II: 1365 av herrar Sjöholm och Andersson i Örebro vari hemställda att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till höstriksdagen i enlighet med vad i motionerna anförts om 1. transportstöd för transporter av varor till allmänna stödområdet, 2. rabatter av persontransporter till, från och inom allmänna stödområdet,

dels de likalydande motionerna I: 1101 av herr Högström m. fl. och II: 1289 av herr Svanberg m. fl. vari hemställda att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsamt utredning rörande möjligheterna till och formerna för en väsentlig sänkning av kostnaderna för personbefordran på längre sträckor inom landet med sikte på att förslag skall kunna föreläggas riksdagen snarast, om möjligt redan under höst-sessionen 1970,

dels motionen II: 1290 av herr Östrand m. fl. vari hemställda att riksdagen godkänner riktlinjer för ett transportstöd som regionalpolitiskt medel som innebär att fraktbidrag utgår för enskild sändning överstigande 200 kg verklig vikt,

dels motionen II: 1364 av herr Sellgren vari hemställda 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 i motionen anförts,

dels motionen II: 1366 av herr Westberg i Ljusdal vari hemställda att riksdagen måtte besluta 1. att avståndsgränsen för transportstöd skall vara 25 mil, 2. att minimivikten för stödberättigad transport skall vara 200 kg, 3. att Ljusdalsregionen skall tillföras det område där transportstödet kan uppgå till maximalt 25 %,

dels motionen II: 1367 av herr Åsling vari hemställda att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t I. anhålla att initiativ tas till överläggningar med den norska regeringen syftande till att undanröja de hinder av formell och praktisk natur som f. n. begränsar den svenska trafiken över Trondheimsfjordens hamnar och Mo i Rana, II. anhålla att en utredning tillsättes i samråd med den norska regeringen i syfte att undersöka förutsättningarna för en regional samplanering av bl. a. transportväsendet i Tröndelagens båda fylken och Jämtlands län, samt III. uttala *dels* att fraktstöd enligt proposition nr 84 även må utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 15 procent, *dels* att vid beräkning av transportavstånd som underlag för fraktstöd avståndet från den svenska riksgränsen

till hamn vid Trondheimsfjorden resp. Mo i Rana skall inräknas i stöd-
underlaget.

Utskottet har även behandlat följande vid riksdagens början väckta mo-
tioner, nämligen

dels de likalydande motionerna I: 47 av herr Helén m. fl. och II: 57 av
herr Gustafson i Göteborg i vad avser hemställan att riksdagen måtte uttala
att stödåtgärderna åt Norrland i större utsträckning bör inriktas på gene-
rella åtgärder ägnade att skapa ett företagsvänligt klimat, varvid bör över-
vägas bl. a. revisioner av frakt- och persontaxorna samt teleavgifterna,

dels de likalydande motionerna I: 208 av herr Bengtson m. fl. och II: 243
av herr Hedlund m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl.
Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning av frågan om fraktstödande
åtgärder enligt i motionerna anförda grunder (såvitt ej rör skattefrågor),

dels de likalydande motionerna I: 86 av herr Karl Pettersson m. fl. och
II: 99 av herrar Petersson i Gäddvik och Nilsson i Agnäs vari, såvitt nu är i
fråga, hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla
A. att Kungl. Maj:t avlämnar förslag om trafikpolitikens utnyttjande som ett
lokaliseringspolitiskt instrument genom införandet av lägre taxor för gods
och personbefordran på statens järnvägar i Norrland, B. att en skyndsamt
utredning genomföres med syfte att klarlägga flygets plats i svensk trans-
portpolitik med särskilt beaktande dels av flygtrafikens regionalpolitiska
betydelse för de fyra nordligaste länen, dels av möjligheterna att eliminera
verkningarna av den brist på konkurrens som utmärker det inrikes linje-
flyget, C. att väganslagens rambelopp som vägverket angivit för perioden
1970—1974 fördelas så att kravet på vägbyggandet i Norrland kan tillgodo-
ses med beaktande av sekundärvägarnas betydelse för skogs- och turist-
näringarna, samt D. att norrländsk exportindustri inte belastas med ytter-
ligare transportkostnader vare sig som en följd av föreslagna sjöfartsavgif-
ter eller som en följd av alternativa landtransporter för transoceana skepp-
ningar över Göteborg,

dels de likalydande motionerna I: 343 av herr Werner och II: 379 av fru
Marklund m. fl. i vad avser hemställan att riksdagen måtte uttala e) att
järnvägens taxepolitik skall utformas så att norrlandslänet inte missgynnas
samt f) att vägnätet i norrlandslänet skyndsamt skall ses över och sådana
åtgärder vidtas som leder till förbättring av vägarna och igångsättning av
arbetet med nya vägar, som exempelvis vägen Kiruna—Narvik,

dels de likalydande motionerna I: 702 av herr Axel Andersson m. fl. och
II: 555 av herr Sellgren m. fl. vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t
anhåller om en skyndsamt utredning i syfte att snarast tillskapa regler för

en samordning av den lokaliseringspolitiska och den trafikpolitiska målsättningen,

dels motionen II: 854 av herr Åsling vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära en försöksvis planering av transporter och kommunikationer i Jämtlands län med hänsyn till den regionalpolitiska utvecklingen och i motionen angivna målsättning,

dels de likalydande motionerna I: 366 av herr Österdahl m. fl. och II: 825 av herrar Gustafsson i Stenkyrka och Franzén i Träkumla vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om förslag rörande särskilt fraktlindringsbidrag, att avräknas mot bilskattemedel för transporter till och från Gotland,

dels de likalydande motionerna I: 367 av herr Österdahl m. fl. och II: 827 av herrar Gustafsson i Stenkyrka och Franzén i Träkumla vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att de statliga avgifter som belastar Gotlandsflyget slopas.

Utskottet

Att i olika hänseenden ge näringslivet i Norrland och angränsande delar av stödområdet möjlighet att driva sin verksamhet under förutsättningar, som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av landet, finner utskottet vara en angelägen regionalpolitisk uppgift. Utskottet har tidigare i skilda sammanhang understrukit vikten av att en fortlöpande uppföljning och effektiv samordning av de trafikpolitiska åtgärderna sker med hänsyn till olika landsdelars behov och intressen. Målet har därvid angivits vara att i överensstämmelse med av riksdagen tidigare fattade beslut för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till ur samhällsekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader. Utskottet har vidare understrukit att hänsyn i samband därmed måste tas även till sociala, näringspolitiska och lokaliseringspolitiska förhållanden.

Inom ramen för de trafikpolitiska riktlinjerna bör, i enlighet med vad departementschefen uttalat, arrangemang vid behov kunna vidtas som gör det möjligt att — mot särskild ersättning — få samhällsmotiverade transporttjänster utförda av trafikföretag med ett principiellt kostnadsansvar för sin verksamhet. Konkurrensförhållandena mellan de olika trafikgrenarna och transportföretagen på transportmarknaden bör därvid i princip inte på något väsentligt sätt få rubbas.

Utskottet finner det mot bakgrund av det anförda tillfredsställande att förslag nu framlagts rörande ett transportstöd i syfte att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med långa avstånd inom stödområdet.

Vid sin prövning av de i propositionen berörda, skilda alternativen för utformningen av ett sådant transportstöd har utskottet funnit sig kunna tillstyrka det av departementschefen förordade systemet med ett *selektivt utformat transportstöd* i form av restitution till företagen, baserad på faktiskt erlagd frakt för transporter som sker på järnväg eller landsväg. Såsom i propositionen framhållits innebär ett sådant transportstöd fördelar i olika hänseenden. Genom ett restitutionsförfarande baserat på verkliga fraktkostnader kan sålunda den åsyftade fraktlättnaden uppnås utan ingrepp i en allmän kostnadsanpassad taxa. Flera från trafikpolitiska synpunkter inte önskvärda följdverkningar kan härigenom undvikas. Förfarandet medger bl. a. att enhetliga bestämmelser kan tillämpas för såväl järnvägs- som lastbilstrafik. Även från regional- och lokaliseringpolitiska synpunkter synes restitutionsformen erbjuda särskilda fördelar. Sålunda kan den med fördel utformas selektivt, varigenom möjlighet ges till styrning så att stödet kommer sådana delar av näringslivet till del som är mera känsliga i transportkostnadshänseende och som i övrigt är särskilt angelägna ur skilda synpunkter. Med en hanteringsordning som bygger på utnyttjande av datateknik synes också möjligheter föreligga att ordna den administrativa tillämpningen av ett sådant system på ett godtagbart sätt. Det föreslagna systemet bör enligt propositionen bedrivas som försöksverksamhet under en treårsperiod. Under denna skall en successiv uppföljning och utvärdering ske. Utskottet vill understryka angelägenheten av att med utgångspunkt härifrån och med beaktande av de allmänna erfarenheterna ytterligare överväganden sker beträffande stödets utformning och tillämpning efter försöksperiodens utgång.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker det i motionerna I: 1123 och II: 1319 framställda yrkandet att utskottet 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. Vad gäller den av motionärerna aktualiserade frågan om transportstöd även till sjöfarten erinras f. ö. i propositionen om det stöd åt sjöfarten på norrlandshamnarna som ligger i att staten anvisar medel för isbrytningen. Dessa kostnader beräknas i dagens läge uppgå till närmare 25 milj. kr., varav största delen anses falla på berörda kustavsnitt. Sjötransporterna omfattar vidare i betydande utsträckning mass- och bulktransporter samt avser varor som anses böra falla utanför transportstödet. Allmänt torde dessutom gälla att med den struktur som sjötransporterna har i kostnads-, pris- och varuhänseende avståndsfaktorn inte spelar samma roll som i fråga om landtransporterna.

I motionerna I: 1164 och II: 1362 har begärts utredning och förslag till höstriksdagen angående stöd till *flyggodstransporter*. Även om skäl i och

för sig kan anföras till förmån för ett sådant stöd synes frågan härom f. n. inte vara av någon större praktisk betydelse. Någon ändring av de föreslagna bestämmelserna om fraktstöd torde därför inte nu vara nödvändig. Utskottet anser dock att frågan bör ägnas uppmärksamhet vid den uppföljning av erfarenheterna beträffande verkningarna av fraktstödssystemet som skall ske. Under hänvisning härtill avstyrks motionerna i denna del.

I anledning av det i motionerna I: 1140 och II: 1343 framförda kravet på en särskild utredning rörande bl. a. möjligheterna till en *maximering av tarifferna* för bl. a. statens järnvägars godstaxor vill utskottet erinra om att även ett sådant system diskuterats i propositionen. Det framhålles därvid att en sådan stödform knappast är tänkbar utom för SJ. Inom lastbilstrafiken betraktas den som utesluten med hänsyn till det stora antalet åkeriföretag och den heterogena företagsstrukturen inom åkeribranschen ävensom med hänsyn till den bristande taxemässiga samordningen. Ett alternativ med exempelvis maximivstånd inom stödområdet innebär vidare att efter visst avstånd från stödområdesgränsen något fraktsatstillägg inte utgår. Detta alternativ innebär en hundraprocentig fraktsänkning på sträckor över ett visst avstånd, exempelvis 300—400 km från stödområdesgränsen, alternativt efter en längre sträcka utan anknytning till angivna gräns. Det framhålles vidare att alternativet — genom att sambandet mellan kostnad och transportsträcka efter visst avstånd helt upphör — undergräver såväl trafikföretagets som kundens känsla av kostnadsansvar. Detta kan i sin tur innebära rikser för orationella transportlösningar. Dessutom medför alternativet, att de södra delarna av stödområdet helt blir utan fraktnedsättning.

Utskottet avstyrker under hänvisning till det anförda motionerna i berörda del — även inkluderande frågan om inrikesflygets godstaxor.

Beträffande avgränsningen av det allmänna stödområdet hänvisas i statsrådsprotokollet till vad därom anförts i propositionen (nr 75) angående den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten. Utskottet har för sin del behandlat härmed sammanhängande frågor i sitt utlåtande nr 103 och har i nu förevarande sammanhang endast att ta ställning till den av departementschefen föreslagna indelningen av stödområdet i ett antal *fraktbidragsregioner*. Förslaget härom innebär bl. a. att vissa maximala rabattsatser tillämpas vid avsändning av gods från ort inom resp. fraktbidragsregioner. Dessa rabattsatser avses bli för

Norrbottens och Västerbotten län	35 %
Jämtlands och Västernorrlands län	25 %
övriga delar av stödområdet	15 %

Utskottet biträder departementschefens förslag härom och avstyrker följaktligen det i motionen II: 1366 framförda yrkandet att Ljusdals-regio-

nen skall tillföras det område där transportstödet kan uppgå till maximalt 25 %.

I motionerna I: 1162 och II: 1360 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till speciellt transportstöd för *transporter till och från Gotland*. Önskemål härom har också framförts i motiveringen till yrkanden i motionerna I: 1140 och II: 1343 samt I: 1164 och II: 1362. I de vid början av årets riksdag väckta motionerna I: 366 och II: 825 har vidare yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag rörande särskilt fraktlindringsbidrag för transporter till och från Gotland. Slutligen har i de likaledes vid årets början väckta motionerna I: 367 och II: 827 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att de statliga avgifter som belastar gotlandsflyget slopas.

Utskottet är för sin del väl medvetet om de i motionerna aktualiserade problemen. Senast i sitt utlåtande nr 9 (p. 5) vid fjolårets riksdag framhöll också utskottet att det finner det angeläget att de frågor som sammanhänger med kommunikationerna i deras helhet mellan Gotland och fastlandet snarast möjligt får en tillfredsställande lösning. I anslutning härtill må erinras om att förhandlingar mellan representanter för staten och intressenter i gotlandstrafiken angående en samarbetsöverenskommelse om regelbunden sjötrafik mellan Gotland och fastlandet och därtill anslutande landtrafik pågått sedan maj 1968. Från statligt håll har man därvid i princip förklarat sig beredd att medverka till arrangemang som medger en rationell transportorganisation för den reguljära sjötrafiken mellan Gotland och fastlandet i former som innebär att en statlig insats verkligen kommer gotlänningarna och den allmänna utvecklingen på ön till godo. Staten skulle om en sådan överenskommelse komme till stånd i första hand medverka i nödvändiga hamninvesteringar för att främja en rationell godshantering. Överenskommelsen skulle vidare innebära möjligheter för stat och kommun till inflytande på taxesättningen för sjötransporterna. Den skulle kunna innesluta såväl person- som godstransporter, inte bara i den nordliga leden utan också i andra leder mellan Gotland och fastlandet. Någon uppgörelse med intressenterna har emellertid hittills inte kunnat uppnås.

Enligt vad utskottet erfarit är härmed sammanhängande frågor alltjämt under övervägande inom kommunikationsdepartementet. Resultatet härav synes böra avvaktas innan andra åtgärder för frågans lösning planeras. Det i förevarande proposition framlagda förslaget till transportstöd är till sin tekniska natur sådant att det inte lämpligen kan tillämpas med avseende å gotlandstrafiken. Under hänvisning härtill avstyrks motionerna i fråga.

Av regional- och näringspolitiska skäl bör enligt förslaget stödet inriktas på *helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat* och *avse utgående transporter och transporter inom stödområdet*. Malmer, metaller, mera obearbetade halvfabrikat inom järn- och stålsektorn, träåvaror och pappers-

massa samt olja och bensin undantas. Övervägande skäl anses tala för att transporterna in till stödområdet inte omfattas av transportstödet. Beträffande införseln till stödområdet av högförädlade färdigprodukter anförs vidare att transportstöd i åtskilliga fall skulle påverka konkurrensförutsättningarna i ogynnsam riktning för den norrländska industrin, som har sin huvudsakliga avsättning på den norrländska hemmamarknaden.

I anledning av förslaget har i motionerna I: 1142 och II: 1340 yrkats att transportstöd skall utgå även i riktning mot Norrland i fråga om transporter för sådana företags räkning som är lokaliserade utanför stödområdet och i motionen II: 1364 att transportstöd skall utgå jämväl för intransporter av råvaror och halvfabrikat. Vidare har i motionerna I: 1164 och II: 1362 begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag till höstriksdagen beträffande frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om råvaror och halvfabrikat och i motionerna I: 1165 och II: 1365 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag till höstriksdagen rörande transporter av varor till allmänna stödområdet.

Utskottet har funnit sig böra godta departementschefens förslag härom och avstyrker följaktligen samtliga nu berörda motionsyrkanden.

Ej heller finner utskottet påkallat att — på sätt i motionerna I: 1164 och II: 1362 föreslagits — utredningen om stöd till jordbruket i norra Sverige genom *tilläggsdirektiv* får i uppdrag att utreda frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jordbruket använda förnödenheter. Motionerna avstyrks alltså även i denna del.

Utskottet avstyrker även yrkandena i motionen II: 1364 att *uttransporter av pappersmassa* skall tillföras gruppen fraktstödsberättigade varuslag och att *avgränsningen för intransporter* av fraktstödsberättigade varuslag bör göras i överensstämmelse med vad som i motionen anförts.

I motionerna I: 1135 och II: 1332 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag rörande stöd i vissa fall för *transport av massaved*. Utskottet är inte berett att tillstyrka motionerna men förutsätter att den skogspolitiska utredningen i sitt fortsatta arbete överväger berörda frågor samt framlägger härav eventuellt föranledda förslag.

Transportstödet skall enligt förslaget gälla transporter på sträckor längre än 300 km. Denna *gräns för stödet* har valts med hänsyn till önskvärdheten att utesluta lokaltrafiken och med beaktande av det förhållandet att medeltransportsträckan för S.J.:s godstransporter i genomsnitt för landet som helhet ligger ungefär vid denna gräns.

De i det föregående angivna maximala rabattsatserna inom respektive fraktbidragsregioner innebär, att vid samma transportsträcka rabatten blir olika stor beroende på från vilken region transporten utgår. Lösningen avses stödja de regionalpolitiska strävandena att i särskild grad stimulera

näringslivets utveckling i de övre delarna av Norrland. Konstruktionen verkar också i riktning mot att stimulera underleveranser inom stödområdet. Medan underleverantörer utanför stödområdet inte får någon fraktreduktion, kommer sådana underleverantörer som finns inom området i åtnjutande av fraktnedsättning och med i princip högre rabattsats desto längre norrut i området de är lokaliserade.

Inom ramen för de angivna maximirabattsatserna anses emellertid viss *avståndsdifferentiering* böra ske för att undvika tröskel-effekter dels i första hand inom varje fraktbidragsregion i fråga om bidrags- resp. icke bidragsberättigade transporter, dels i vissa fall mellan de olika fraktbidragsregionerna. Med hänsyn härtill föreslås en avståndsdifferentiering med i princip följande avståndsklasser.

Avstånd i km	BD och AC län	Z och Y län	Övriga delar av stödområdet
—300	0 %	0 %	0 %
301—400	15 %	15 %	15 %
401—500	25 %	25 %	15 %
501—	35 %	25 %	15 %

Utskottet har härvidlag funnit sig böra godta departementschefens förslag. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionerna I: 1164 och II: 1362 att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 %.

Vidare avstyrks yrkandena i motionerna I: 1163 och II: 1363 samt I: 1135 och II: 1332 att den nedre avståndsgränsen för stödberättigad transport sätts vid 200 km, yrkandet i motionen II: 1366 om en gräns vid 250 km, yrkandet i motionerna I: 1160 och II: 1368 att fraktstödet må utgå med 15 % i avståndsklassen 251—400 km för hela stödområdet och beträffande längre sträckor i enlighet med propositionens förslag samt yrkandet i motionen II: 1367 att stödet i avståndsklassen 201—300 km skall utgå med en rabattsats av 15 %.

I motionerna I: 1142 och II: 1340 har yrkats att i fråga om kvalifikation för transportstödet i de fall transportsträckan inom Sverige inte uppgår till 30 mil även *transportsträcka i Norge eller Finland* skall räknas och stöd kunna utgå för den del av transporten som utförts inom Sverige samt i motionen II: 1367 att i förekommande fall i stödberättigad sträcka även skall inräknas avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden resp. Mo i Rana.

Av bl. a. i det föregående angivna skäl för att den stödberättigade transportsträckan bör uppgå till minst 300 km har utskottet inte funnit sig

kunna biträda motionärernas yrkanden och avslår följaktligen motionerna i berörda delar.

Det i motionerna I: 1137 och II: 1333 framställda yrkandet att transportstödet jämväl skall omfatta *transport till isfri norsk hamn* anser sig utskottet inte kunna tillstyrka — med hänsyn inte minst till de praktiska olägenheter som är förenade med ett genomförande härav.

Ej heller finner utskottet lämpligt att — på sätt i motionen II: 1367 föreslagits i nu förevarande sammanhang hos Kungl. Maj:t begära att initiativ tas till överläggningar med den norska regeringen rörande den svenska trafiken över Trondheimsfjordens hamnar och Mo i Rana eller att en utredning tillsätts i samråd med den norska regeringen rörande viss regional samplanering. Härmed sammanhängande frågor synes vara av arten att i första hand böra prövas inom Nordiska rådet.

Av praktiska skäl har vid transportstödet utformning vissa *avgränsningar* ansetts böra ske som undantar mindre sändningar. Som riktpunkt har därvid en lägsta gräns ansetts böra sättas så, att en enskild sändning skall ha en vikt överstigande 500 kg verklig vikt. En ytterligare avgränsning har ansetts böra ske, nämligen den att ansökningar om restitution skall avse sändningar med en sammanlagd fraktkostnad om minst 3 000 kr. per år.

I anledning härav har i motionerna II: 1290, I: 1163 och II: 1363, I: 1135 och II: 1332, II: 1366 samt I: 1164 och II: 1362, föreslagits att den föreslagna viktgränsen sättes vid 200 kg. I motionerna I: 1136 och II: 1334 samt II: 1364 åter har föreslagits att någon nedre viktgräns ej må förekomma medan i motionerna I: 1161 och II: 1361 yrkas att dispensmöjligheter skall kunna lämnas för vissa maskin- och verktygstransporter trots att de understiger en vikt av 500 kg verklig vikt.

Utskottet finner i likhet med departementschefen en avgränsning böra ske som undantar mindre sändningar. Därmed kan restitutionsförfarandet administrativt förenklas samtidigt som företagen stimuleras att ordna sina transporter mera rationellt. Då utskottet anser det vara angeläget att så sker tillstyrks förslaget att en lägsta gräns för enskild sändning fastställs. Denna bör i enlighet med departementschefens förslag sättas vid 500 kg. Utskottet som därvid också vill peka på de möjligheter till samsändningar som föreligger enligt förslaget avstyrker följaktligen yrkandena om en nedre gräns vid 200 kg.

I överensstämmelse med det anförda avstyrker utskottet även yrkandena om att någon nedre viktgräns ej må förekomma liksom yrkandet rörande dispensmöjligheter för vissa maskin- och verktygstransporter.

Det angivna *transportstödet föreslås utgå fr. o. m. den 1 januari 1971*. Då fraktbidragen avses skola utbetalas årsvis i efterskott erfordras inga anslagsmedel för budgetåret 1970/71. Vad i propositionen anförts rörande

handläggningen av bidragsärenden och bidragsgrundande fraktbelopp har inte givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet tillstyrker även förslaget i fråga om utformningen av bestämmelserna rörande *restitution*. Härav följer att utskottet avstyrker det i motionerna I: 1161 och II: 1361 framställda yrkandet att riksdagen vid sin behandling av propositionen måtte utarbeta föreskrifter om en lösning av restitutionsbestämmelserna på sådant sätt att de negativa effekterna av kapital- och räntekostnad för fraktersättning elimineras.

För handläggning av bidragsärenden föreslås att fr. o. m. den 1 januari 1971 inrättas en särskild nämnd, lämpligen benämnd *fraktbidragsnämnden* som skall bestå av tre ledamöter jämte suppleanter. Nämndens ledamöter och suppleanter skall utses av Kungl. Maj:t samt vara opartiska och ha god insikt i frågor som berör trafik- och transportförhållanden. Nämnden skall till sitt förfogande ha ett kansli för vars chef skall inrättas en extra ordinarie tjänst. Därjämte beräknas behov föreligga av minst en ytterligare handläggande tjänsteman samt två biträden. Eftersom nämnden endast kommer att vara verksam halva budgetåret 1970/71 begränsas kostnaderna för detta budgetår till ca 200 000 kr. Detta belopp föreslås skola upptas under ett särskilt förslagsvis betecknat anslag, benämnt Kostnader för visst fraktbidragsförfarande.

I motionerna I: 1161 och II: 1361 har hemställts att nämndens kansli skall förläggas till Östersund. Utskottet vill i anledning härav erinra om att kansliet personalmässigt beräknas få en mycket begränsad omfattning, varför dess stationering från lokaliserings- och regionalpolitiska synpunkter inte torde bli av nämnvärd betydelse. Dessutom blir dess arbetsuppgifter av sådan karaktär att de måste fullgöras i nära kontakt med vederbörande departement och myndigheter. Under hänvisning jämväl härtill avstyrker utskottet motionärernas yrkande.

I motionerna I: 1142 och II: 1340 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning om ett samlat program för *sänkta kostnader för persontransporter* med tåg, buss och flyg med sikte på att minska Norrlands kommunikationsproblem och i motionerna I: 1165 och II: 1365 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till höstriksdagen om rabatterning av persontransporter till, från och inom allmänna stödområdet. I motionerna I: 1101 och II: 1289 åter har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning rörande möjligheterna till och formerna för en väsentlig sänkning av kostnaderna för personbefordran på längre avstånd inom landet med sikte på att förslag skall kunna föreläggas riksdagen snarast och om möjligt redan under höstsessionen 1970.

I motionerna I: 1140 och II: 1343 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om transportstödet utvidgning till bl. a. persontransporter

samt att möjligheterna utreds rörande maximering av tarifferna för statens järnvägars persontransporter liksom inrikesflygets taxor. I motionerna I: 86 och II: 99 har yrkats att en skyndsamt utredning genomförs med syfte att klarlägga flygets plats i svensk trafikpolitik med särskilt beaktande dels av flygtrafikens regionala betydelse för de fyra nordligaste länen, dels möjligheterna att eliminera verkningarna av den brist på konkurrens som utmärker det inrikes linjeflyget. Slutligen har i motiveringen till yrkandet i motionerna I: 208 och II: 243 — rörande behovet av fraktstödjande åtgärder — även persontrafiken berörts.

Det kan antagas att persontaxorna spelar en viktig roll i de lokaliserings- och trafikpolitiska sammanhangen och därvid inte minst för Norrlands del. Kostnaderna i tid och pengar för transport av människor kan vidare antagas innebära en allvarlig konkurrensnackdel. De nödvändiga kontakterna med andra företag och kunder inom och utom Norrland försvåras genom de långa avstånden och utgör ett av det norrländska näringslivets särskilda problem. Överväganden angående åtgärder för motverkande av angivna olägenheter framstår därför som angelägna. De problem som sammanhänger med de i motionerna aktualiserade frågorna är av mycket komplicerad natur och de föreslagna eller ifrågasatta, sinsemellan olika lösningarna förutsätter åtgärder med svåröverskådliga konsekvenser i bl. a. ekonomiska, organisatoriska och administrativa hänseenden.

Enligt utskottet är det emellertid med hänsyn till avståndsfaktorns betydelse från lokaliserings- och näringspolitiska synpunkter angeläget att den fortsatta uppföljningen i kommunikationsdepartementets regi av det nu föreslagna transportstödet kombineras med överväganden, som innefattar kartläggning av persontransportbehovens styrka och inriktning inom stödområdet och i anslutning därtill möjliga och lämpliga lösningar i fråga om utformningen av ett persontransportstöd. Dessa överväganden bör ske i den takt som är möjlig med hänsyn bl. a. till de betydande insatser som i ett inledningsskede krävs i samband med fraktbidragsstödet samt till de speciella problem som sammanhänger med en nedsättning av avgifterna på vissa slag av persontransporter.

Vad utskottet i berörda frågor anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Det föreslagna transportstödet samt vad utskottet härom i det föregående anfört synes i väsentliga delar innebära ett tillgodoseende av yrkandena i de vid början av årets riksdag väckta motionerna I: 47 och II: 57 rörande vissa generella *stödåtgärder avseende frakt- och persontaxor*, I: 208 och II: 243 om *fraktstödjande åtgärder* samt I: 86 och II: 99 om trafikpolitikens utnyttjande som ett *lokaliseringspolitiskt instrument* och om *transportkostnader för norrländsk exportindustri*. Detsamma gäller yrkandena i motionerna I: 343 och II: 379 rörande *järnvägens taxepolitik* och i motionerna

I: 702 och II: 555 rörande *samordning av den lokaliseringspolitiska och den trafikpolitiska målsättningen*. I anledning av vad i motionerna I: 47 och II: 57 samt i motiveringen till yrkanden i motionerna I: 1164 och II: 1362 samt I: 1140 och II: 1343 anförts rörande *telefontaxorna* får utskottet hänvisa till sitt utlåtande nr 90 i anledning av motioner om en för hela landet enhetlig telefontaxa m. m.

I anledning av det i motionerna I: 86 och II: 99 framförda yrkandet rörande *vägbyggandet i Norrland* vill utskottet erinra om att vägfrågorna ingående behandlats i utskottets av riksdagen numera godkända utlåtande nr 6. Under hänvisning till vad därvid anförts finner utskottet motionerna inte böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller yrkandet i motionerna I: 343 och II: 379 rörande en skyndsam översyn av *vägnätet i Norrlands-länen*. Vad speciellt beträffar den i motionerna aktualiserade frågan om byggande av en mellanriksväg Kiruna—Nordnorge må i sammanhanget framhållas att Kungl. Maj:t nyligen uppdragit åt vägverket att i samråd med de norska vägmyndigheterna upprätta en arbetsplan för nämnda väg.

Slutligen har i motionen II: 854 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära en *försöksvis planering av transporter och kommunikationer i Jämtlands län* med hänsyn till den regionalpolitiska utvecklingen och i motionen angiven målsättning. Utskottet anser det för sin del böra ankomma på vederbörande regionala och lokala myndigheter att ombesörja planeringen i nämnda avseenden samt att ta de initiativ som i anledning härav kan visa sig erforderliga. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 1123 och II: 1319,
2. att riksdagen avslår motionerna I: 1140 och II: 1343 i vad avser utredning rörande maximering av tarifferna för statens järnvägars godstaxor liksom inrikesflygets godstaxor,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 1164 och II: 1362 i vad avser förslag till höstriksdagen angående stöd till flygtransporter,
4. att riksdagen avslår motionen II: 1366 i vad avser yrkandet att Ljusdalsregionen skall tillföras det område där transportstödet kan uppgå till maximalt 25 %,
5. att riksdagen avslår motionerna I: 1162 och II: 1360, I: 366 och II: 825 samt I: 367 och II: 827,
6. att riksdagen avslår motionerna I: 1142 och II: 1340 i vad avser transportstöd i riktning mot Norrland, II: 1364 i vad avser hemställan att transportstöd skall utgå för jämväl

intransporter av råvaror och halvfabrikat, I: 1164 och II: 1362 i vad avser förslag till höstriksdagen beträffande stöd till transporter in till stödområdet av råvaror och halvfabrikat och tilläggsdirektiv till utredningen om stöd till jordbruket i norra Sverige samt I: 1165 och II: 1365 i vad avser transporter till allmänna stödområdet,

7. att riksdagen avslår motionen II: 1364 i vad avser hemställan att pappersmassa tillförs gruppen fraktstödsberättigade varuslag samt beträffande avgränsningen för intransporter av stödberättigade varor,

8. att riksdagen avslår motionerna I: 1135 och II: 1332 i vad avser stöd i vissa fall av transporter av massaved,

9. att riksdagen avslår motionerna I: 1164 och II: 1362 i vad avser hemställan att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 %,

10. att riksdagen avslår motionerna I: 1163 och II: 1363 samt I: 1135 och II: 1332, samtliga motioner i vad avser hemställan att nedre avståndsgräns för stödberättigad transport skall vara 200 km,

11. att riksdagen avslår motionen II: 1366 i vad avser hemställan att nedre gräns för stödberättigad transport skall vara 250 km,

12. att riksdagen avslår motionerna I: 1160 och II: 1368,

13. att riksdagen avslår motionen II: 1367 i vad avser hemställan att stödet i avståndsklassen 201—300 km skall utgå med en rabattsats av 15 %,

14. att riksdagen avslår yrkandet i motionerna I: 1142 och II: 1340 att i fråga om kvalifikation för transportstödet i förekommande fall även transportsträcka i Norge eller Finland skall räknas och stöd kunna utgå för den del av transporten som utförts inom Sverige samt motionen II: 1367 i vad avser yrkandet att vid beräkning av transportstöd avståndet från den svenska riksgränsen till hamn vid Trondheimsfjorden resp. Mo i Rana skall inräknas i stödunderlaget,

15. att riksdagen avslår motionerna I: 1137 och II: 1333,

16. att riksdagen avslår motionen II: 1367 i vad den avser initiativ till överläggningar med den norska regeringen i vissa i motionen berörda frågor samt att utredning tillsätts i samråd med norska regeringen rörande viss regional samplanering,

17. att riksdagen avslår motionerna I: 1136 och II: 1334 samt motionen II: 1364 i vad avser nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar,

18. att riksdagen avslår motionerna I: 1161 och II: 1361 i vad avser dispensmöjligheter för vissa maskin- och verktygstransporter,

19. att riksdagen avslår motionerna I: 1164 och II: 1362, I: 1135 och II: 1332, II: 1366, I: 1163 och II: 1363, samtliga motioner i vad avser fastställandet av en nedre viktgräns vid 200 kg, samt motionen II: 1290,

20. att riksdagen avslår motionerna I: 1161 och II: 1361 i vad avser utarbetande av vissa restitutionsbestämmelser,

20. att riksdagen avslår motionerna I: 1161 och II: 1361 i vad avser förläggning av fraktbidragsnämndens kansli till Östersund,

22. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 1101 och II: 1289 samt motionerna I: 1142 och II: 1340 i vad avser utredning om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter, I: 1165 och II: 1365 i vad avser rabatter av persontransporter, I: 1140 och II: 1343 i vad avser transportstödet utvidgning till bl. a. persontransporter och maximering av tarifferna för statens järnvägars persontariffer liksom inrikesflygets persontaxor samt motionerna I: 86 och II: 99 i vad avser utredning rörande flygets plats i svensk trafikpolitik,

23. att riksdagen beträffande riktlinjerna i övrigt för ett transportstöd som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet med godkännande av departementschefens uttalanden anfört samt vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 47 och II: 57 i vad avser frakttaxor m. m., I: 208 och II: 243 i vad avser utredning rörande fraktstödjande åtgärder (såvitt ej rör skattefrågor), I: 86 och II: 99 i vad avser skrivelse till Kungl. Maj:t rörande trafikpolitikens utnyttjande som lokaliseringspolitiskt instrument och att norrländsk exportindustri inte skall belastas med ytterligare transportkostnader m. m. samt I: 343 och II: 379 i vad avser järnvägens taxepolitik ävensom I: 702 och II: 555,

24. att riksdagen beslutar att den 1 januari 1971 skall inrättas en fraktbidragsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förordat,

25. att riksdagen bemyndigar Kungl. Maj:t att inrätta en extra ordinarie tjänst för chefen för fraktbidragsnämndens kansli,

26. att riksdagen till *Kostnader för visst fraktbidragsför-*

farande för budgetåret 1970/71 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 200 000 kr.,

27. att riksdagen avslår motionerna I: 86 och II: 99 i vad avser vägbygget i Norrland,

28. att riksdagen avslår motionerna I: 343 och II: 379 i vad avser översyn av vägnätet i Norrlandslänen,

29. att riksdagen avslår motionen II: 854.

Stockholm den 12 maj 1970

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Bohman (m), Birger Andersson (s), Rikard Svensson (s), fru Wallentheim (s), herrar Per Jacobsson (fp), Bertil Petersson (s), Bengt Gustavsson (s), Bengtson (cp), Nyman (fp), Hjorth (s), Jonsson (s), Thorle Nilsson (s), Lindblad (fp), Strandberg (m) och Johan Olsson (cp) samt

från andra kammaren: herrar Mellqvist (s), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), Bergman (s), Lindholm (s), fröken Ljungberg (m), herr Lindahl (s), fru Holmberg (s), herrar Andersson i Knäred (cp), Svanberg (s), Dahlgren (cp), Zachrisson (s), Westberg i Ljusdal (fp), Lindberg (s) och Wennerfors (m).

Reservationer

1. beträffande *maximering av tarifferna för järnvägstransporter samt för inrikesflygets godstaxor* av herr Strandberg (m).

2. beträffande *gotlandstrafiken* av herrar Bohman (m), Per Jacobsson (fp), Bengtson (cp), Nyman (fp), Lindblad (fp), Strandberg (m), Johan Olsson (cp), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), fröken Ljungberg (m), herrar Andersson i Knäred (cp), Dahlgren (cp), Westberg i Ljusdal (fp) och Wennerfors (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med »Enligt vad» och slutar med »i fråga» bort ha följande lydelse:

»Med hänsyn till de uttalanden som tidigare gjorts i berörda frågor från riksdagens sida finner utskottet det vara ofrånkomligt att åtgärder snarast vidtas i det angivna syftet att ernå en tillfredsställande lösning av de gotländska kommunikationsproblemen. En sådan lösning bör omfatta såväl

person- som godstrafiken och avse jämväl flygtransporterna. Det synes därför böra ankomma på Kungl. Maj:t att låta utarbeta och framlägga förslag härom. Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

»5. att riksdagen i anledning av motionerna I: 1162 och II: 1360, I: 366 och II: 825 samt I: 367 och II: 827 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande transporterna mellan Gotland och fastlandet,»

3. beträffande stöd av *transporter till stödområdet samt tilläggsdirektiv till utredningen om stöd till jordbruket i norra Sverige* av herrar Bohman (m), Per Jacobsson (fp), Bengtson (cp), Nyman (fp), Lindblad (fp), Strandberg (m), Johan Olsson (cp), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), fröken Ljungberg (m), herrar Andersson i Knäred (cp), Dahlgren (cp), Westberg i Ljusdal (fp) och Wennerfors (m) som anser

dels att den del i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med »Utskottet har» och slutar med »denna del» bort ha följande lydelse:

»Utskottet finner det för sin del angeläget att stödet även skall kunna utgå för transporter till Norrland med avseende å exempelvis s. k. legoarbeten som skall utföras vid norrländska företag. Även i övrigt kan det med hänsyn till önskvärdheten att skapa bättre betingelser för det norrländska näringslivet och dess konkurrenskraft vara befogat att stöd utgår i vissa fall för intransporten av råvaror och halvfabrikat. Såsom i motionerna I: 1164 och II: 1362 föreslagits bör vidare utredningen om stöd till jordbruket i norra Sverige genom *tilläggsdirektiv* få i uppdrag att utreda frågan om stöd till transporter in till stödområdet i fråga om inom jord- och skogsbruket använda förnödenheter. Utskottet förordar därför att de sålunda aktualiserade frågorna närmare prövas och att förslag i ämnet föreläggs höstriksdagen. Vad utskottet i dessa frågor anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

»6. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 1142 och II: 1340 i vad avser transportstöd i riktning mot Norrland, II: 1364 i vad avser hemställan att transportstöd skall utgå för jämväl intransporter av råvaror och halvfabrikat, I: 1164 och II: 1362 i vad avser förslag till höstriksdagen beträffande stöd till transporter in till stödområdet av råvaror och halvfabrikat och tilläggsdirektiv till utredningen om stöd till jordbruket i norra Sverige samt I: 1165 och II: 1365 i vad avser transporter till allmänna stödområdet,»

4. beträffande *nedre gräns för fraktstödsberättigad sträcka* av herrar Bengtson (cp), Johan Olsson (cp), Eliasson i Sundborn (cp), Andersson i Knäred (cp) och Dahlgren (cp) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med »Utskottet har» och slutar med »av 10 %» bort ha följande lydelse:

»Utskottet har härvidlag funnit sig kunna godta Kungl. Maj:ts förslag med den ändringen dock att stödet på de i motionerna I: 1164 och II: 1362 anförda grunderna bör utgå redan i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 %. Vad utskottet härom anført bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

»9. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført i anledning av motionerna I: 1164 och II: 1362 i vad avser hemställan att fraktstöd må utgå i avståndsklassen 201—300 km med en rabattsats av 10 %,»

5. beträffande *nedre gräns för stödberättigad transport* av herr Lindblad (fp) och herr Westberg i Ljusdal (fp).

6. beträffande *inräknande av transportsträckor i Norge och Finland som kvalifikationsgrundande för transportstöd* av herrar Bohman (m), Per Jacobsson (fp), Bengtson (cp), Nyman (fp), Lindblad (fp), Strandberg (m), Johan Olsson (cp), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), fröken Ljungberg (m), herrar Andersson i Knäred (cp), Dahlgren (cp), Westberg i Ljusdal (fp) och Wennerfors (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 11 börjar med »Av bl. a.» och på s. 12 slutar med »berörda delar» bort ha följande lydelse:

»Såsom i motionerna understrukits är det otillfredsställande att den i kvalifikationshänseende för stödets erhållande angivna längden om 300 km i vissa fall inte kan uppnås på grund av att en del av transportsträckan faller utanför Sverige. Detta drabbar främst de transporter från Jämtland och Norrbotten, där utförelse via norska hamnar är den naturliga transportvägen. Den föreslagna begränsningen medför i sådana fall en risk för snedvridning av det naturliga valet av transportvägar. Transportsträcka utanför Sverige bör därför vara kvalifikationsgrundande för erhållande av stöd. Detta bör dock givetvis utgå endast för den del av transporten som utförs inom Sverige. Vad utskottet härom anført bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

»14. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført i anledning av motionerna I: 1142

och II: 1340 i vad avser att som kvalifikation för transportstödet även transportsträcka i Norge eller Finland skall räknas och stöd kunna utgå för den del av transporten som utförts inom Sverige samt motionen II: 1367 i vad avser att vid beräkning av transportstöd avståndet från den svenska riksgåränsen till hamn vid Trondheimsfjorden resp. Mo i Rana skall inräknas i stödunderlaget,»

7. beträffande *nedre viktgräns för stödberättigade fraktsändningar* av herr Johan Olsson (cp).

8. beträffande *nedre viktgräns för stödberättigade varutransporter* av

a. herrar Bohman (m), Per Jacobsson (fp), Bengtson (cp), Nyman (fp), Lindblad (fp), Strandberg (m), Johan Olsson (cp), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), fröken Ljungberg (m), herrar Andersson i Knäred (cp), Dahlgren (cp), Westberg i Ljusdal (fp) och Wennerfors (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med »Utskottet finner» och slutar med »vid 200 kg» bort ha följande lydelse:

»Den i propositionen angivna viktgränsen 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. Av bl. a. nu angivna skäl finner utskottet gränsen böra sättas vid 200 kg. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

»19. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 1164 och II: 1362, I: 1135 och II: 1332, II: 1366, I: 1163 och II: 1363, samtliga motioner i vad avser fastställande av en nedre viktgräns vid 200 kg, samt motionen II: 1290,»

b. herr Mellqvist (s).

9. beträffande *restitutionsbestämmelserna* av herrar Bohman (m), Strandberg (m), fröken Ljungberg (m) och herr Wennerfors (m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 13 som börjar med »Utskottet tillstyrker» och slutar med »fraktersättning elimineras» bort ha följande lydelse:

»Enligt förslaget skall utbetalning av restitutionen ske en gång per år. Följden blir, såsom i motionerna I: 1161 och II: 1361 framhållits, att de företag som erlägger fraktkostnaden vid avsändningsstationen får stå för

kredit och räntekostnaden under ett år i sämsta fall. Någon form av lösning på detta problem bör kunna övervägas för att nedbringa tidsintervall eller kapital- och räntekostnad för företaget. Utskottet förutsätter att så sker och att härigenom de negativa effekterna i nämnda hänseende elimineras. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

»20. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 1161 och II: 1361 i vad avser utarbetande av vissa restitutionsbestämmelser.»

10. beträffande sänkning av *persontrafikkostnaderna* av herrar Bohman (m), Per Jacobsson (fp), Bengtson (cp), Nyman (fp), Lindblad (fp), Strandberg (m), Johan Olsson (cp), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), fröken Ljungberg (m), herrar Andersson i Knäred (cp), Dahlgren (cp), Westberg i Ljusdal (fp) och Wennerfors (m) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med »Det kan» och slutar med »av persontransporter» bort ha följande lydelse:

»Att persontaxorna spelar en viktig roll i de lokaliserings- och trafikpolitiska sammanhangen och därvid inte minst för Norrlands del är även enligt utskottets mening uppenbart. Kostnaderna i tid och pengar för transport av människor medför för Norrland en allvarlig konkurrensnackdel. De nödvändiga kontakterna med andra företag och kunder inom och utom Norrland försvåras genom de långa avstånden och utgör ett av det norrländska näringslivets särskilda problem. Åtgärder för motverkande av angivna olägenheter framstår därför som angelägna.

Vilken lösning som skall väljas för att reducera persontransportkostnaderna måste närmare övervägas, varför det bör ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta härom. Bland de spörsmål som bör prövas är frågorna om maximitariffer, en taxemässig samordning mellan buss- och järnvägsresor samt speciella taxor för resor inom Norrland ävensom taxorna på de norrländska flyglinjerna. I anslutning härtill bör bl. a. undersökas möjligheterna till eventuella statsbidrag till flygplatser främst i Norrlands inland, befrielse från flygplatsavgiften och allmänt förbättrade flygkommunikationer genom ett nät av matarflyglinjer mellan inlandet och de större flygplatserna vid kusten. Den sålunda föreslagna översynen skall syfta till ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss och flyg med sikte på att minska Norrlands kommunikationsproblem. Då det med hänsyn till berörda frågors stora vikt är angeläget att främst i vad avser sänkning av persontaxorna förslag härtill utan dröjsmål föreläggs riksdagen bör arbetet bedrivas med största möjliga skyndsamhet.»

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

»22. att riksdagen med bifall till motionerna I: 1142

och II: 1340 i vad avser utredning om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter samt i anledning av motionerna I: 1165 och II: 1365 i vad avser rabatterning av persontransporter, I: 1140 och II: 1343 i vad avser transportstödet utvidgning till bl. a. persontransporter och maximering av tarifferna för statens järnvägars person-tariffer liksom inrikesflygets persontaxor, I: 86 och II: 99 i vad avser utredning rörande flygets plats i svensk trafik-politik samt I: 1101 och II: 1289 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande utredning om ett samlat program för sänkta kostnader för persontransporter med tåg, buss och flyg med sikte på att minska Norr-lands kommunikationsproblem.»