

Nr 27**Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1974:140 angående transportstöd till Gotlandstrafiken jämte motioner.****Propositionen**

I propositionen 1974:140 har Kungl. Maj:t (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de av departementschefen förordade riktlinjerna för transportstöd i färjetrafiken på Gotland,
2. godkänna de av departementschefen förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland,
3. till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland på tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 4 200 000 kr.

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till infördes den 1 februari 1972 för en treårig försöksperiod ett fraktstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik med fastlandet. Samtidigt vidtogs en reduktion av bolagets personbilstaxa. En förstärkning av godstransportstödet genomfördes den 1 juli 1973. Fr. o. m. år 1973 infördes vidare i flygtrafiken mellan Gotland och fastlandet vissa specialpriser och rabattarrangemang, vilka särskilt gynnade gotlänningarna samt turismen.

I föreliggande proposition redovisas en utvärdering av det hittillsvarande godstransportstödet. Härvid konstateras att stödet väl fyllt sin regionalpolitiska uppgift att reducera de kostnadsmässiga olägenheter som Gotland har.

Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha och för att ytterligare gynna det gotländska näringsliv som är beroende av råvaror och halvfabrikat från fastlandet föreslås i föreliggande proposition en utvidgning av godstransportstödet att även avse transporter i färjetrafiken till Gotland. Med ett sådant stöd befrämjas även en prisutjämning i fråga om olika slag av konsumtionsvaror, byggnadsmaterial etc.

Som ett led i strävandena att förbättra betingelserna för befolkningen på Gotland, att öka landsdelens lokaliseringspolitiska attraktivitet och för att även gynna turismen föreslås i propositionen vidare ett transportstöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor. Detta stöd innebär i förhållande till nu gällande taxor en sänkning av biljettpriserna på olika re-

lationer med 25–40 procent.

I anslutning till nu gällande specialpriser och rabattarrangemang i flyget mellan Gotland och fastlandet förutsätts viss relativ förbättring.

Vid ett bifall till förslagen i propositionen blir den totala årskostnaden för de olika transportstödsåtgärderna ca 21 milj. kr.

Motionerna

I motionen 1974:1933 av herrar Gustafsson i Stenkyrka (c) och Ekinge (fp) hemställs att riksdagen 1. hos Kungl. Maj:t anholder a) att vad som i motionen anförts angående pris- och kartellnämndens överläggningar med bilgodsföretagen beaktas, b) att förnyade ansträngningar att finna former för vägprincipens tillämpning i fråga om stödet till Gotlandstrafiken kommer till stånd, c) att det i propositionen föreslagna transportstödet utvärderas efter två år, 2. för sin del beslutar a) att den speciella rabatten på flyglinjerna mellan Gotland och fastlandet kommer även icke gotlänningar till del året runt, b) att genomgående SJ-taxan skall tillämpas beträffande Gotlandstrafiken.

I motionen 1974:1934 av herrar Schött (m) och Danell (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om 1. utredning och förslag för övergång till den s. k. vägkostnadsprincipen i vad gäller personbefordran till sjöss mellan Gotland och fastlandet, 2. ändring av flygtaxan mellan Gotland och fastlandet, så att denna jämställs med järnvägstaxan för 1:a klass på motsvarande sträcka och kommer att gälla hela året för såväl gotlänningar som fastlandsbor, 3. ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrivs av AB Sjölinjer, 4. beaktande av vad som i motionen anförts rörande ägarförhållanden, huvudmannaskap jämte administration av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Utskottet

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till har enligt riksdagens beslut (prop. 1971:154, TU 1971:28, rskr 1971:350 och prop. 1973:95, TU 1973:14, rskr 1973:250) införts ett transportstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik med fastlandet.

Stödet syftar till att minska de kostnadsmässiga olägenheter för det gotländska näringslivet som följer av Gotlands läge och av de därav betingade merkostnaderna i samband med färjeöverfart. Stödet är konstruerat så att godstaxan (längdmetertaxan för godsfordon) fr. o. m. den 1 juli 1973 är nedsatt med 75 procent (tidigare 50 procent) för transporter från Gotland till fastlandet. För att gynna turismen och för att förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor är taxan för överföring av personbilar reducerad

med 25 procent. På den reducerade avgiften erhåller på Gotland bosatta personer 50 procents rabatt. Fr. o. m. år 1973 har vidare i flygtrafiken mellan Gotland och fastlandet införts vissa specialpriser och rabattarrangemang. För på Gotland bosatta personer gäller sålunda ett specialpris, innebärande att tur- och returresa inkl. bokning f. n. kan ske till en avgift av 220 kr. På detta pris tillämpas sedvanliga rabattförmåner. För fastlänningar gäller – enligt generellt tillämpade grunder för Linjeflygs taxesättning – ett normalt pris om 150 kr. för enkel resa, vartill kommer en icke obligatorisk bokningsavgift. I syfte att särskilt gynna turistnäringen på Gotland har fr. o. m. år 1973 ett arrangemang införts som innebär att fastlänningar under de tre sommarmånaderna kommer i åtnjutande av det specialpris som året runt gäller för gotlänningar.

Transportstödet har i första hand avsetts utgå under en försöksperiod om tre år. Under denna period skulle stödverksamheten successivt följas upp och utvärderas. Så har numera skett och i förevarande proposition lämnas en redogörelse härför. Departementschefen konstaterar i anslutning till denna redogörelse att det hittillsvarande transportstödet väl synes ha fyllt sin regionalpolitiska uppgift att reducera de kostnadsmässiga olägenheter som Gotland har. Stödet sägs också i fråga om sin effekt på de relativa kostnadsförhållandena väl motsvara stödet till utgående transporter från Norrland och angränsande delar av stödområdet. Erfarenheterna anses ha styrkt riktigheten av den valda konstruktionen av stödet – som innebär att det byggts in i Gotlandsbolagets taxa. Detta har i sin tur möjliggjorts genom den kontroll i taxehänseende och den insyn i bolaget som lagen om linjesjöfart på Gotland medger.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till den uppfattning departementschefen sålunda givit uttryck för. Beträffande de nu framlagda förslagen till utvidgning och förbättring av stödet samt de i anslutning härtill framställda motionsyrkandena får utskottet anföra följande.

I analogi med vad som tidigare skett i fråga om transportstödet till de norra delarna av landet föreslås en utvidgning av det gotländska stödet komma till stånd – så att det även innefattar *godstransporter* i färjetrafiken till Gotland. Härigenom skulle man i första hand gynna den industri och det näringsliv över huvud som är beroende av råvaror och olika slags halvfabrikat och mellanprodukter från fastlandet. Det blir enligt departementschefen till fördel inte bara för redan etablerad verksamhet. Det ger också i förhållande till andra delar av landet mera likvärdiga lokaliseringspolitiska möjligheter att stimulera till ny företagsamhet på Gotland.

Ett annat skäl för en sådan utvidgning av transportstödet anges vara de olägenheter i prishänseende som gotlänningarna i viss utsträckning uppenbarligen har enligt en av pris- och kartellnämnden utförd och i propositionen redovisad prisundersökning. Även om de i denna undersökning konstaterade prisskillnaderna mellan Gotland och fastlandet betingas av ock-

så andra förhållanden än fraktkostnadsläget anses det givet att ett stöd avseende det till Gotland destinerade färjagodset skulle befrämja en önskvärd prisutjämning. I anslutning härtill erinras om att färjetrafiken till Gotland i betydande utsträckning omfattar livsmedel och konsumtionsvaror över huvud liksom hushållskapitalvaror och byggnadsmaterial.

I fråga om storleken av det sålunda till båda transportriktningarna utvidgade stödet sägs erfarenheterna av hittillsvarande stöd – bl. a. dess med Norrlandsstödet likvärdiga förmåga att reducera relativa kostnadsskillnader – tala för att även fortsättningsvis medge en 75-procentig reduktion i förhållande till bolagets grundtaxa.

Stödet anses liksom hittills böra avse det traditionella färjagodset. För att undvika en utveckling, som skulle kunna leda till en samhällsekonomiskt olämplig fördelning på trafikmedel av Gotlandsgodset och dessutom till kapacitetsproblem som kunde innebära allvarliga olägenheter för det naturliga färjagodset, förklaras vissa varuslag böra undantas från transportstödet. Det gäller sådana varor som cement och obearbetad kalksten (ej kalkstensmjöl), petroleumprodukter, spannmål samt fasta gödningsmedel. Med hänsyn till att stödet genom sin konstruktion inte är direkt kopplat till enskilda varuslag anses undantagen böra anges sålunda, att fordon och lastbärare som uppenbarligen – helt eller i huvudsak – transporterar eller är avsedda för transport av angivna varor inte skall omfattas av den genom transportstödet reducerade längdmetertaxan. Härutöver skall liksom hittills militära transporter undantas.

I anslutning till frågan om det utvidgade transportstödet erinras i propositionen om att den särskilda taxa som transportförmedlingsföretagen AB Svenska Godscentraler (ASG) och AB Godstrafik & Bilspedition (GBS) tillämpar i sin trafik på Gotland är konstruerad med utgångspunkt i den taxa som gäller för fjärtrafiken på fastlandet. I enlighet härmed uttas avgifter enligt det fraktberäkningsavstånd som motsvarar summan av avståndet mellan aktuell fastlandsort och resp. färjehamn på fastlandet samt avståndet mellan denna färjehamn och Gotland. Till de av fraktavståndet betingade avgifterna görs sjötillägg som varierar med hänsyn till ifrågakomnande tariffier och som avses täcka färje- och hamnavgifter samt av överfarten föranledda ökade omkostnader. I sjötillägget utgörs den dominerande komponenten av de till Gotlandsbolaget erlagda avgifterna för färjeöverfarten.

Vid en så kraftig reduktion av färjeavgifterna som följer av departementschefens förslag till transportstöd anses möjligheterna väsentligt ha förbättrats för transportförmedlingsföretagen att övergå till den taxesättning som gäller för fjärtrafiken på fastlandet. Med hänsyn härtill förklarar sig departementschefen ämna föreslå Kungl. Maj:t att ge statens pris- och kartellnämnd i uppdrag att uppta överläggningar med berörda företag i syfte att få den på fastlandet tillämpade taxesättningen i fjärtrafiken att gälla även i trafiken på Gotland så att näringslivet där får en med förhållandena på fastlandet i huvudsak likvärdig behandling i avgiftshänseende. Därmed skulle enligt

propositionen också önskemålen om en prissättning enligt vägprincipen tillgodoses på ett tillfredsställande sätt i fråga om godstrafiken.

Utskottet finner departementschefens förslag i här berörda delar innebära avsevärda förbättringar av det nu utgående transportstödet och tillstyrker att de genomförs med verkan från den i propositionen angivna tidpunkten, dvs. den 1 februari 1975. Vidare förutsätter utskottet att, i enlighet med yrkande i motionen 1974:1933, de aviserade förhandlingarna mellan pris- och kartellnämnden och bilgodsföretagen snarast kommer till stånd – så att det eftersträlvade taxsystemet i dess helhet, med bl. a. bibehållande av sedvanliga avtalsrabatter, om möjligt skall kunna tillämpas fr. o. m. den förut nämnda tidpunkten. Motionärernas yrkande i denna del synes därmed i huvudsak tillgodosett.

I motionen 1974:1934 har yrkats att riksdagen hos Kungl Maj:t begär ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrivs av *AB Sjölinjer*.

Även utskottet finner det angeläget att de befraktare som nu är beroende av transporter av de speciella varusortiment varom här är fråga även i fortsättningen får sina transportbehov tryggade. Utskottet förutsätter också att så sker. Att härför införa ett stöd i särskild ordning för nämnda företag skulle emellertid enligt utskottets uppfattning inte vara förenligt med den av riksdagen tidigare godtagna, principiella uppbyggnaden av transportstödet som ett stöd inbyggt i Gotlandsbolagets taxa – med de administrativa fördelar detta innebär. Transporter av det slag som i motionen omnämns och betecknas som specifika för *AB Sjölinjer* ombesörjs f. ö. – enligt vad utskottet erfarit – även av Gotlandsbolaget. För dessa transporters del har också under senare år en övergång i allt större utsträckning till s. k. systemtransporter kunnat konstateras. Mot bakgrund av nu nämnda förhållanden kan utskottet inte finna den av motionärerna föreslagna utvidgningen av stödet motiverad och avstyrker därför motionen i denna del.

Som ett led i strävandena att förbättra betingelserna för befolkningen på Gotland, att öka landsdelens lokaliseringspolitiska attraktivitet och att även gynna turismen föreslås transportstöd till *persontrafiken* med Gotlandsbolagets färjor.

Skäl för ett persontransportstöd anses kunna anföras med hänsyn till den högre färdkostnad som en färjeresor mellan Gotland och fastlandet för med sig jämfört med vad en kollektivresa betingar på motsvarande avstånd på fastlandet. Vid sina överväganden av storleken och utformningen av ett sådant stöd har departementschefen funnit det naturligt att utgå från ett järnvägsalternativ. Priset för en enkel resa med färja anses sålunda inte böra vara högre än priset för en enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka.

En sådan fortsatt anknytning till SJ-taxan anges – vilket även framgår av en i propositionen intagen sammanställning – innebära en betydande förbättring för Gotlandsresenärerna. På de nya priserna i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet avses även fortsättningsvis Gotlandsbolagets olika rabattformer skola tillämpas. Det innebär att på Gotland bosatt person även framgent erhåller en nedsättning av ordinarie pris med 50 procent.

I fråga om hytt- och personbilstaxorna förutsätts inga ytterligare statliga insatser.

Vad departementschefen sålunda föreslagit har utskottet funnit sig kunna godtaga. I enlighet med särskilda yrkanden i motionerna 1974:1933 och 1974:1934 bör dock ytterligare överväganden komma till stånd rörande en prissättning för persontransporterna enligt den s. k. vägprincipen. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om det arbete som f. n. pågår inom utredningen rörande regionalt gällande trafikrabatter och genom vars kommande förslag utgångspunkter bör kunna erhållas för sådana överväganden. Även önskemålet att i någon form för persontrafikens del tillgodose det i förstnämnda motion framförda yrkandet om genomgående taxor bör därvid – därest så befinns möjligt – tas i beaktande.

Det föreslagna transportstödet för person- och godsbefordran i färjetrafiken avses gälla under en fyraårsperiod med början den 1 februari 1975. Därigenom erhålls enligt propositionen en tidsmässig samordning mellan transportstöden för Norrland resp. Gotland. En sådan samordning framstår även enligt utskottets uppfattning som i och för sig angelägen. Utskottet vill dock framhålla att det även *under* denna period – som resultat bl. a. av de förut nämnda övervägandena rörande vägprincipens tillämpning eller på grund av andra förhållanden – kan visa sig önskvärt eller nödvändigt att vidta ändringar i bidragssystemet eller de i det följande berörda avgifterna i Linjeflygs Gotlandstrafik. Om så skulle bli fallet förutsätter utskottet att sådana ändringar kommer till stånd utan dröjsmål.

Genom vad utskottet sålunda anført synes yrkandet i motionen 1974:1933 – om att en utvärdering av stödet skall ske redan efter två år – i det närmaste tillgodosett.

Med det väsentligt utvidgade stöd som enligt förslaget i fortsättningen skall utgå till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet anses vägande skäl tala för att frågan om *huvudmannaskaps- och ägarförhållanden* tas upp till närmare överväganden. Departementschefen förklarar sig ha för avsikt att hos Kungl. Maj:t hemställa om bemyndigande att tillkalla en särskild sakkunnig för att handha denna uppgift. Då utskottet förutsätter att därvid även sådana frågor beträffande dessa förhållanden som tagits upp i motionen 1974:1934 kommer att aktualiseras finner utskottet någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida ej erforderlig. Motionärernas yrkande härom avstyrks därför.

I propositionen erinras om att flyget spelar en väsentlig roll i fråga om Gotlands trafikförsörjning. Det svarar för ungefär 25 procent av antalet befordrade passagerare mellan Gotland och fastlandet. I Linjeflygs prissättning har särskild hänsyn också tagits till Gotlands speciella förhållanden. Genom nu gällande specialpris och rabattarrangemang på linjerna mellan Gotland och fastlandet intar enligt departementschefen Gotland – vid jämförelse med annat inrikesflyg på motsvarande sträckor – en klart gynnad ställning.

Enligt vad departementschefen säger sig ha erfarit är en allmän taxehöjning om i genomsnitt ca 10 procent aktuell inom inrikesflyget under den närmaste månaden. I anslutning härtill föreslås gotlänningarnas specialpris för tur- och returresa – jämte motsvarande sommarpris för fastlänningarna – skola bibehållas vid 220 kr. Härigenom skulle ifrågavarande resandegrupper befrias från en avgiftshöjning i storleksordningen 20 kr. Genom de flygpriser som därvid kommer att gälla för gotlänningarna och sommartrafiken erhålls en reducering om ca 30 procent i förhållande till ordinarie biljettpris.

Det sålunda framlagda förslaget beträffande taxesättningen på *Linjeflygs Gotlandstrafik* innebär som departementschefen framhållit en ytterligare relativ förbättring med avseende å denna. Under hänvisning härtill samt till vad utskottet tidigare anfört rörande eventuella ändringar av Gotlandsstödet redan under fyraårsperioden har utskottet funnit sig kunna godta förslaget – dock med viss ändring. Såsom i motionen 1974:1933 yrkats bör nämligen på de i motionen anförda skälen det speciella rabattpris som f. n. gäller för fastlänningar under de tre sommarmånaderna tillämpas under en längre tid av året än f. n. Utskottet vill för sin del föreslå att så sker under månaderna april–september, vilket också innebär ett tillgodoseende till viss del av motionärernas yrkande i frågan. Kostnaderna för den sålunda föreslagna utvidgningen av rabattförmånen kan, enligt vad utskottet erfarit, beräknas till ca 1 milj. kr. för helt år.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1974:1934 rörande sådan ändring av berörda flygtaxa att denna jämställs med järnvägstaxan för 1:a klass på motsvarande sträcka och kommer att gälla hela året för såväl gotlänningar som fastlandsbor.

Kostnaderna för det i propositionen föreslagna stödet för person- och godsbefordran i färjetrafiken beräknas – med hänsyn tagen även till den redan gällande nedsättningen av befordringsavgiften för personbilar – till $(8,5 + 8,0 + 0,6)$ 17,1 milj. kr. per år med utgångspunkt i 1974 års trafik och den taxenivå som är aktuell för år 1975. Av angivna belopp avser 8,5 milj. kr. godstransportstödet – varav hälften hänför sig till det tillkommande stödet – 8,0 milj. kr. det nu föreslagna persontransportstödet samt 600 000 kr. fortsatt nedsättning av personbilstaxan.

Motsvarande kostnader för tiden den 1 februari–den 30 juni 1975 beräknas till 7,1 milj. kr. Vid riksdagens bifall till förslaget förutsätts dessa kostnader

skola belasta det för budgetåret 1974/75 upptagna *förslagsanslaget* Transportstöd för Gotland, vilket i gällande riksstat är uppfört med ett belopp av 3,3 milj. kr. Utskottet har intet att erinra häremot.

Kostnaderna för stödet för personbefordran med flyg har i propositionen beräknats till 4 milj. kr. per år. Härav hänför sig 1 milj. kr. till den föreslagna relativa prisförbättringen. Motsvarande belopp för budgetåret 1974/75 beräknas uppgå till ca 0,5 milj. kr. Härtill kommer – vid bifall till utskottets förslag – även under detta budgetår ytterligare någon kostnadsökning i anledning av den utsträckta tiden för sommarrabatt för fastlandsbor. För nu gällande stöd finns på riksstaten för budgetåret 1974/75 uppfört ett reservationsanslag av 2,4 milj. kr. Utskottet tillstyrker att – såsom departementschefen förordat – ett *förslagsanslag* om 4,2 milj. kr. med samma benämning uppförs på tilläggsstat för innevarande budgetår. Vid bifall härtill bör de medel som anvisats på nyssnämnda reservationsanslag tillföras budgetutjämningsfonden.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. avslår motionen 1974:1934, yrkandet 3,
2. avslår motionen 1974:1934, yrkandet 4,
3. i anledning av propositionen 1974:140 samt motionerna 1974:1933, yrkandena 1 a–c och 2 b, samt 1974:1934, yrkandet 1, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande de i propositionen förordade riktlinjerna för transportstöd i färjetrafiken på Gotland,
4. i anledning av propositionen 1974:140 och motionen 1974:1933, yrkandet 2 a, samt med avslag på motionen 1974:1934, yrkandet 2, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande de i propositionen förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland,
5. till *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 4 200 000 kr.

Stockholm den 28 november 1974

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Clarkson (m), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp), Johansson i Åmål (s) och Strömberg i Botkyrka (fp).

Reservationer

1. beträffande stöd eller koncession för *AB Sjölinjer* av herrar Lothigijs och Clarkson (båda m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Även utskottet" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

För transporter utförda av nämnda företag, som under 20 år bedrivit reguljär godstrafik på Gotland och under senare år vid sidan av Gotlandsbolaget fått särskilt tillstånd för sådan trafik, utgår inte något transportstöd. Trots detta har AB Sjölinjer kunnat bedriva regelbunden trafik. Ett utökat stöd för transporter till Gotland, enbart knutet till Gotlandsbolaget, innebär emellertid att AB Sjölinjer i fortsättningen av naturliga skäl inte kan få lönsamhet på sin verksamhet.

För Gotland måste det vara en stor fördel att obekvämt och farligt gods liksom vissa militära förrådstransporter kan transporteras med särskilt fartyg i regelbunden trafik. Från en rad Gotlandsföretags sida har också uttalats önskemål om att få behålla den av AB Sjölinjer bedrivna trafiken. Många företag anser denna nödvändig för att de skall få den regelbundna service som de behöver. Därutöver torde det av allmänna pris- och kostnadsskäl samt ur konkurrenssynpunkt vara en fördel att ett fartyg kan bedriva sin verksamhet så att detta kan ge monopolföretaget Gotlandsbolaget en anvisning om de marknadsmässigt belagda transportkostnaderna.

Att genom transportstöd slå ut en enskild småföretagare och enbart knyta detta stöd till ett monopolföretag kan enligt utskottets uppfattning inte vara riktigt.

Mot denna bakgrund finner utskottet förslaget om ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrivs av AB Sjölinjer välmotiverat och tillstyrker därför motionen i denna del.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. med bifall till motionen 1974:1934, yrkandet 3, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande den i motionen upptagna frågan om ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrivs av AB Sjölinjer,

2. beträffande *huvudmannaskap och ägarförhållanden* i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet av herrar Lothigijs och Clarkson (båda m) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Med det" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Med det väsentligt utvidgade stöd som enligt förslaget i fortsättningen skall utgå till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet anses vägande skäl tala för att frågan om *huvudmannaskaps- och ägarförhållanden* tas

upp till närmare överväganden. Departementschefen förklarar sig ha för avsikt att hos Kungl. Maj:t hemställa om bemyndigande att tillkalla en särskild sakkunnig för att handha denna uppgift. Det är, såsom i motionen 1974:1934 framhållits, angeläget att vid dessa överväganden även lösningar innebärande affärsmässigt avtal mellan Gotlandsbolaget och staten prövas. Betydande fördelar torde nämligen med ett sådant arrangemang kunna ernås i jämförelse med ett direkt statligt övertagande av bolaget. Oavsett vilken lösning som kommer att förordas bör enligt utskottets uppfattning eftersträvas att administrationen av nämnda företag – inte minst av regionalpolitiska skäl – kvarligga på Gotland. Utskottet tillstyrker alltså motionen i denna del.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. med bifall till motionen 1974:1934, yrkandet 4, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i motionen upptagna frågorna om ägarförhållanden och huvudmannaskap samt administration av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,

3. beträffande *Linjeflygs Gotlandstrafik* av herrar Mellqvist (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Johansson i Åmål (s) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Det sålunda" och slutar med "helt år" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det sålunda framlagda förslaget beträffande taxesättningen på *Linjeflygs Gotlandstrafik* innebär som departementschefen framhållit en ytterligare relativ förbättring med avseende å denna. Under hänvisning härtill samt till vad utskottet tidigare anfört rörande eventuella ändringar av Gotlandsstödet redan under fyraårsperioden har utskottet funnit sig kunna godta förslaget.

Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1974:1933 att den speciella rabatten på flyglinjerna mellan Gotland och fastlandet kommer även icke gotlänningar till del året runt.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. med bifall till propositionen 1974:140, såvitt nu är i fråga, samt med avslag på motionerna 1974:1933, yrkandet 2 a, och 1974:1934, yrkandet 2, godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland,