

## Motion

1978/79:1429

av Håkan Winberg m. fl.  
om det regionala transportstödet

Regionalpolitiken syftar till att skapa så likvärdiga förutsättningar som möjligt mellan landets olika delar. Från norrländsk synpunkt är det väsentligt att näringslivet i Norrlandslänen kan på olika villkor konkurrera med det näringsliv som finns i landet i övrigt.

Ett viktigt bidrag till dessa strävanden utgör det regionala politiska transportstödet som infördes 1971. Vi anser att dess utformning är särskilt värdefull, eftersom det är av generell och inte av selektiv natur. Förutsättningarna för konkurrens mellan företag inom de områden där stöd utgår förändras inte. Däremot bidrar det till att göra förutsättningarna mer lika mellan olika områden där stödet utgår och mellan det totala stödområdet och landet i övrigt.

Transportstödet har – inte minst efter initiativ från moderata Samlingspartiet – successivt förbättrats under de år som funnits. Det är nu med vissa undantag inriktat på transporter av helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat inom och ut från stödområdet. Det utgår också för transporter av vissa råvaror och halvfabrikat till orter inom området.

Det har gjorts utredningar som visar att åtskilliga företag inom stödområdet på grund av transportstödet har möjlighet att sälja väsentliga delar av sin produktion till marknader som ligger på sådana avstånd att det hade varit omöjligt att sälja om transportstödet inte hade funnits.

Det finns emellertid vissa sektorer där förbättringar i stödet framstår som angelägna. Det är inför den förestående utvärderingen av stödet viktigt att framhålla dessa. Stödet är alltjämt begränsat till marktransporter och kan inte utgå för sjötransporter. Detta innebär i vissa fall en konkurrensnedvridning som inte är avsikten med stödet. Ett från många håll ställt krav är därför att även frakter med fartyg skall omfattas av stödet. Stödet gäller även endast lastbilstransporter i yrkesmässig trafik. Det är enligt vår mening önskvärt att även transporter med företagens egna bilar (transport med s. k. firmabil) omfattas av stödet. Slopandet av fraktbidrag för vissa pappersprodukter, som infördes från den 1 januari 1978, bör snarast omprövas, då ett klart behov får anses föreligga av transportstöd även för dessa produkter. Fraktbidrag bör kunna erhållas vid transport av glas till stödområdet, eftersom denna vara till sin karaktär kan jämföras med sådana varor för vilka sådant stöd nu utgår.

Den lägsta bidragsgrundande sändningsvikten, som f. n. är 250 kg verklig vikt, innebär att många mindre företag utesluts från transportstöd. För skrymmande sändningar som efter gällande regler taxeras för 250 kg eller

däröver, men vars verkliga vikt är lägre, utgår inget stöd. Stöd utgår alltså till vissa sändningar men inte till andra, trots att de taxeras efter samma vikt. För att undanröja denna orättvisa, och för att även företag med mindre sändningar skall kunna erhålla fraktsöd, bör viktgränsen tas bort. I stället kan övervägas i vad mån kravet på en lägsta årlig transportkostnad kan höjas för att begränsa antalet ansökningar.

Det kortaste stödberättigade transportavståndet bör för det inre stödområdet sänkas från 251 km till 101 km.

Skogsbruket i Norrlands inland har i dag stora ekonomiska svårigheter. Åtgärder behövs därför för att möjliggöra fortsatt skogsbruk även i Norrlands inland. Ett transportstöd för rundvirke kan vara en åtgärd för detta. Det kan utgå som ett prispåslag per kubikmeter till leverantören och bör i första hand gälla massaveden som är minst ekonomiskt lönsam att avverka. Bidraget bör utgå med 50 % av transportkostnaden.

Transportstödet för Norrland har hittills – till skillnad mot transportstödet för Gotland – endast omfattat godstransporter men inte persontransporter. Det har emellertid visats att näringslivet i Norrland har avsevärt högre kostnader för personresor än vad företagen i södra delen av landet har.

Norr om Sundsvall stiger kostnaderna mycket snabbt. Företag lokaliserade i Sollefteå måste t. ex. betala tre gånger så mycket som företag i Stockholm för att genomföra ett visst antaget resprogram. Från orter norr om Skellefteå är kostnaderna ca fyra gånger så stora som om resorna haft Stockholm som utgångspunkt. Haparanda, med ett indexvärde om 405 (Stockholm index 100), har det mest ogynnsamma läget i landet sett från kostnadssynpunkt. Detta innebär att om ett företag i Stockholm årligen måste betala 100 000 kr. för att upprätthålla sina direkta personkontakter, skulle företaget tvingas betala 405 000 kr. om det vore lokaliserat till Haparanda.

Ett persontransportstöd skulle innebära omfattande kostnadsminskningar. Beroende på bidragssystemets utformning skulle kostnaderna för att genomföra det antagna resprogrammet från de nordligaste orterna (Kiruna och Haparanda) nästan halveras. För företag i övriga orter i Norrbottens och Västerbottens län skulle stödet medföra en minskning av kostnaderna med ca en tredjedel, och för verksamheter belägna i A-centra söder härom ner till Sundsvall skulle minskningen bli mellan 20 och 25 % av nuvarande kostnader. Bidragsandelen för företag i övriga stödberättigade orter varierar mellan 8 och 13 % av gällande transportkostnader.

Åberopande det anförda hemställer vi

att riksdagen hos regeringen begär att det regionala transportstödet utformas så, att det utgår för

1. sjötransporter,
2. transporter med s. k. firmabilar,
3. transporter med sådana pappersprodukter som från den 1 januari 1978 undantagits från stödet,
4. transporter av glas till stödområdet,

5. vissa persontransporter,
6. transporter i det inre stödområdet som överstiger 101 km,
7. transporter vilkas sändningsvikt inte uppgår till 250 kg verklig vikt och
8. transporter av rundvirke inom och ut från stödområdet.

Stockholm den 24 januari 1979

HÅKAN WINBERG (m)

TORE NILSSON (m)

ROLF DAHLBERG (m)

PER PETERSSON (m)