Trafikutskottets betänkande

1984/85:20

om anslag till Transportstöd för Norrland m. m. (prop. 1984/85:115 bil. 2)

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet förslag om transportstöd för Norrland m. m. som lagts fram dels i proposition 1984/85:100 bil. 8 under avsnittet I. Transportstöd m. m., dels i proposition 1984/85:115 om regional utveckling och utjämning bil. 2. Bilaga 1 till sistnämnda proposition har hänvisats till arbetsmarknadsutskottet.

I samband härmed behandlas motionsförslag som lagts fram dels i sex motioner som väckts under den allmänna motionstiden 1985, dels i fem motioner som väckts med anledning av proposition 1984/85:115 och som hänvisats till trafikutskottet.

Utskottet biträder förslag av regeringen om att det nuvarande regionalpolitiska transportstödet utvidgas på visst sätt för transporter till hamnar längs Norrlandskusten och i Vänern och Mälaren, att ett persontransportstöd införs för att underlätta för företag i norra Sverige att få kontakt med marknader i andra delar av landet och att en försöksverksamhet skall inledas med kraftigt reducerade kostnader för datakommunikation till och från Malmfälten. Utskottet förordar att försöksverksamheten med stöd till datakommunikation skall omfatta inte endast malmfältskommunerna Gällivare och Kiruna, såsom regeringen har föreslagit, utan även Pajala kommun. Vidare tillstyrks regeringens förslag om anvisning av 221 milj. kr. under sjätte huvudtitelns anslag till Transportstöd för Norrland m. m. för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker tre motionsförslag om utvidgning utöver vad regeringen föreslagit i fråga om de varugrupper som skall berättiga till transportstöd till ovannämnda hamnar. Motionsförslagen i övrigt avstyrks.

Mot utskottets ställningstagande till två motionsförslag (m) om att regeringsförslaget om införande av ett persontransportstöd skall avslås reserverar sig m-ledamöterna. Denna reservation följs upp med en reservation mot utskottets ställningstagande till medelsanvisningen för nästa budgetår under anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. C- och fp-ledamöterna reserverar sig mot att utskottet inte tillstyrkt motionsförslag (c och fp) om att småföretagares och egenföretagares resor också skall omfattas av persontransportstödet. C-ledamöterna har vidare avgett en reservation i fråga om administrationen av transportstödet.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Propositionsförslag

Proposition 1984/85:100 bilaga 8

I proposition 1984/85:100 bil. 8 (s. 128–129) har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1985/86 till Transportstöd för Norrland m. m. anvisa ett förslagsanslag på 202 000 000 kr.

Proposition 1984/85:115 bilaga 2

I proposition 1984/85:115 bil. 2 (s. 361-375) har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna ändringar i godstransportstödet för Norrland m. m. i enlighet med vad som angetts i propositionen,
2. godkänna riktlinjerna för ett persontransportstöd i enlighet med vad som angetts i propositionen,
3. godkänna vad som angetts i propositionen om stöd till datakommunikation med Malmfälten,
4. till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1985/86, utöver vad som föreslagits i proposition 1984/85:100 bilaga 8, anvisa ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.

Motionerna

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1985

I motion 1984/85:927 av Alexander Chrisopoulos m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till förändring av transportstödet att innefatta sjötransporter i syfte att stimulera kustsjöfarten.

I motion 1984/85:1054 av Bo Finnkvist och Magnus Persson (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om transportstöd till Vänerhamnarna.

I motion 1984/85:1062 av Ove Karlsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av åtgärder för inplacering av Älvdalens kommun i högre transportstödzon.

I motion 1984/85:1980 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det kommande transportstödet bör omfatta även Vänerhamnarna,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att stödet bör omfatta alla de godsslag som för närvarande får transportstöd.

I motion 1984/85:1986 av Yngve Nyquist m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av bestämmelserna om transportstödzoner så att kommunerna Ludvika och Smedjebacken kan inplaceras i transportstödzon.

I motion 1984/85:1989 av Rolf Rämgård (c) yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära att transportstödet till Älvdalens kommun hänförs till zon 3.

Motioner framlagda med anledning av proposition 1984/85:115 och hänvisade till trafikutskottet

I motion 1984/85:2916 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2915 (c) anförs om transportstödets utformning.

I motion 1984/85:2932 av Per-Richard Molén m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen avvisar regeringens förslag till regionalpolitiska åtgärder i proposition 1984/85:115 bil. 2.

Motionen i övrigt har hänvisats till arbetsmarknadsutskottet.

I motion 1984/85:2937 av Rune Ångström m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen beslutar att inte bara resa för anställd person utan även för egenföretagare skall berättiga till persontransportstöd.

Motionen i övrigt har hänvisats till arbetsmarknadsutskottet.

I motion 1984/85:2950 av Alf Wennerfors m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2951 (m) anförs om sjötransportstöd,

2. att riksdagen avslår regeringens förslag till riktlinjer för persontransportstöd,

3. att riksdagen till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1985/86 utöver vad som föreslagits i proposition 1984/85:100 bil. 8 anvisar ett förslagsanslag på 10 000 000 kr.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1984/85:2951 (m), vilken hänvisats till arbetsmarknadsutskottet.

I motion 1984/85:2958 av Barbro Nilsson i Visby (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att frågor beträffande Gotlandstrafiken beaktas vid utformningen av den framtida regionalpolitiken.

Motionen i övrigt har hänvisats till arbetsmarknadsutskottet.

Bakgrund

Som ett led i de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av allmänna stödområdet infördes år 1971 ett

transportstöd (prop. 1970:84, SU 1970:105, rskr. 1970:271). Syftet var att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de stora avstånden inom stödområdet. Transportstödet har sedan införandet ändrats vid flera tillfällen. Nuvarande regler för stödet bygger i huvudsak på riktlinjer som godkändes av riksdagen under 1981/82 års riksmöte (prop. 1981/82:30 bil. 3, TU 1981/82:5, rskr. 1981/82:42). I samband med 1982 års regionalpolitiska beslut (prop. 1981/82:113, AU 1981/82:23, rskr. 1981/82:388) beslöts om vissa förstärkningar av stödet.

Transportstödet i dess nuvarande form innebär att bidrag lämnas till transporter över 250 km som sker på järnväg eller på landsväg i yrkesmässig trafik. Sjötransporter är däremot undantagna.

Stöd ges för transporter från, till och inom ett stödområde som utgörs av Norrland utom vissa delar av Gävleborgs län samt av delar av Kopparbergs och Värmlands län.

Stödområdet är indelat i fem transportstödzoner. Zon 1 omfattar de i stödområdet ingående delarna av Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län, zon 2 Västernorrlands län, zon 3 i stort sett hela Jämtlands län, zonerna 4 och 5 norra Norrland i övrigt, varvid till zon 4 hänförts i stort sett hela kustlandet och till zon 5 huvudsakligen inlandet.

Transportstöd lämnas för transporter från orter inom stödområdet (uttransportstöd), om godset utgörs av sådana hel- eller halvfabrikat som inom stödområdet har undergått en betydande bearbetning.

Transportstödet omfattar även transporter av vissa råvaror och halvfabrikat till orter inom stödområdet (intransportstöd). Intransportstödet inriktas på vissa näringsgrenar för vilka en reducering av transportkostnaderna i särskild grad stimulerar produktion och sysselsättning inom stödområdet.

Transportrådet bestämmer för vilka fall uttransportstöd kan lämnas och för vilka råvaror och halvfabrikat intransportstöd kan lämnas.

Transportstödet lämnas med 10 till 50 % av nettofraktkostnaden beroende på transportsträckans längd och den bidragsberättigande verksamhetens belägenhet. Fraktbidragets storlek i procent av transportkostnaden i olika avståndsklasser och transportstödzoner anges i nedanstående tabell.

Transport avstånd km	Transportstödzon				
	1	2	3	4	5
251 – 400	10	10	10	10	10
401 – 700	10	20	30	35	35
701 –	10	20	30	35	50

Av administrativa skäl finns vissa begränsningar för stödet. Sålunda krävs att en enskild sändning skall väga minst 100 kg och att den sökandes

bidragsgrundande transportkostnader under ett kalenderår skall uppgå till minst 6 000 kr.

Transportrådet prövar frågor om och betalar ut fraktbidrag.

Bestämmelser om transportstödet för Norrland m. m. finns i förordningen (1980:803) om regionalpolitiskt transportstöd. Med stöd av bemyndigande i förordningen har transportrådet meddelat tillämpningsföreskrifter m. m. i rådets kungörelse (TPRFS 1982:2) med föreskrifter för tillämpningen av förordningen (1980:803) om regionalpolitiskt transportstöd.

Medel till stödet anvisas under sjätte huvudtitelns anslag I 2. Transportstöd för Norrland m. m. Utgiften för budgetåret 1983/84 uppgick till ca 169,4 milj. kr. För innevarande budgetår har anvisats 202 milj. kr.

Mot bakgrund av 1982 års regionalpolitiska beslut tillkallades år 1982 regionalpolitiska utredningen (I 1982:05) med uppdrag att utreda det regionalpolitiska stödet till näringslivet. Enligt direktiven för utredningens arbete skulle utredningen bl. a. belysa det regionalpolitiska transportstödets roll i den regionala utvecklingen och lämna förslag om dess framtida utformning. Utredningen skulle också överväga om stödet för godstransporter på land borde kompletteras dels med ett stöd till godstransporter till sjöss, dels med åtgärder som kunde sänka företagens kostnader för persontransporter. Utredningen skulle inom oförändrad ram för transportstödet bedöma vilka för- och nackdelar dessa och andra förändringar av transportstödet skulle ha. Till fullgörande av sitt uppdrag överlämnade utredningen år 1984 betänkandet (SOU 1984:74) Regional utveckling och mellanregional utjämning jämte bilagor (Ds I 1984:22–25).

Regionalpolitiska utredningen föreslog när det gäller transportstödet att stödet borde bibehållas med i huvudsak oförändrad utformning. Enligt utredningens mening fanns det inte skäl att införa ett särskilt stöd till sjötransporter. För att skapa likställighet mellan fartygs- och landtransporter föreslog utredningen emellertid förmånliga grunder för stöd till landtransporter till hamnar vid Norrlandskusten. Vidare föreslogs att ett persontransportstöd skulle införas.

År 1981 tillkallades malmfältsutredningen (I 1981:06) med uppdrag att lägga fram ett program för utveckling på längre sikt av malmfältskommunerna – Kiruna och Gällivare kommuner – i Norrbottens län. Till slutförande av sitt uppdrag avgav malmfältsutredningen år 1984 betänkandet (Ds I 1984:9) Framtid i malmfälten. Utredningen föreslog bl. a. att en "nolltaxa" skulle införas för dataöverföring via telefonnätet för att allmänt stärka utvecklingen av verksamheten inom rymd- och dataområdet i malmfältskommunerna.

Nu nämnda utredningsförslag jämte remissyttranden över dem ligger till grund för förslagen i proposition 1984/85:115 bil. 2.

Propositionsförslagen i huvuddrag

I proposition 1984/85:100 bil. 8 har regeringen föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Transportstöd för Norrland m. m. för nästa budgetår anvisa ett förslagsanslag på 202 milj. kr.

I proposition 1984/85:115 bil. 2 föreslås riksdagen godkänna (1) ändringar i godstransportstödet för Norrland m. m., (2) riktlinjer för ett persontransportstöd och (3) stöd till datakommunikation med Malmfälten i enlighet med vad som anges i propositionen. Vidare föreslås riksdagen (4) att till Transportstöd för Norrland m. m. för nästa budgetår, utöver vad som föreslagits i budgetpropositionen, anvisa ett förslagsanslag på 19 milj. kr.

Föreslagna ändringar i godstransportstödet för Norrland m. m.

Det nuvarande godstransportstödet för järnvägs- och lastbilstransporter föreslås bibehållas oförändrat.

För att emellertid en mer likvärdig valsituation mellan transporter med landtransportmedel och transporter med fartyg skall åstadkommas föreslås att anslutande landtransporter av sågade, hyvlade och på annat sätt bearbetade trävaror till hamnar längs Norrlandskusten och i Vänern och Mälaren skall bli bidragsberättigade oavsett transportsträckan. Transportstöd föreslås härvid skola lämnas med den procentsats som gäller för den längsta transportsträckan i resp. transportstödzon.

Den förordade förändringen av transportstödet bör enligt föredragande statsrådet inte leda till att statens kostnader för stödet ökar nämnvärt. Förändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 1986.

Föreslagna riktlinjer för ett persontransportstöd

Ett persontransportstöd som minskar de norrländska företagens kostnader för nödvändiga personkontakter med södra och mellersta Sverige föreslås bli infört fr. o. m. den 1 januari 1986.

Persontransportstöd föreslås utgå till företag inom industri- och uppdragsverksamhet, som har anställda som företar tjänsteresor och som är belägna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt i Örnsköldsviks, Sollefteå och Kramfors kommuner i Västernorrlands län. Bidragsgrundande föreslås vara sådana tjänsteresor som utförs av anställd personal med flyg eller tåg till eller från Stockholm eller plats bortom Stockholm.

Stödet föreslås motsvara 40 % av reskostnaden för företag i Norrbottens län utom för företag som är belägna i Bodens, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner, för vilka företag bidragsprocenten skall vara 35 %. För företag i Västerbottens län föreslås bidragsprocenten vara 30 % och för företag i Jämtlands län och ovannämnda kommuner i Västernorrlands län 20 %.

Stödet föreslås bli utformat så att de totala kostnaderna uppgår till högst 24

milj. kr. per år. Kostnaderna föreslås belasta anslaget Transportstöd för Norrland m. m.

Förslaget om försöksverksamhet med reducerade kostnader för datakommunikation till och från Malmfälten

För att främja utbyggnaden av datorbaserad verksamhet i Malmfälten föreslog malmfältsutredningen att ett system med nolltaxa skulle prövas när det gäller datakommunikation till och från Malmfälten. Kunden, dvs. företag utanför Malmfälten, skulle då debiteras för lokalsamtal och dataföretaget för kostnaderna i övrigt, vilka skulle täckas genom regionalpolitiska medel.

I propositionen föreslås att en försöksverksamhet med kraftigt reducerade kostnader för datakommunikation till och från Malmfälten skall bedrivas under en treårsperiod och inom en kostnadsram på 1 milj. kr. per år. Transportrådet avses få i uppdrag att efter samråd med televerket organisera försöksverksamheten. Kostnaderna för försöksverksamheten föreslås belasta anslaget till Transportstöd för Norrland m. m.

Utskottet

Propositions- och motionsförslagen i ärendet behandlas i det följande under rubrikerna Det nuvarande godstransportstödet, Förbättrat stöd för godstransporter till vissa hamnar, Ett persontransportstöd, Stöd till datakommunikation med Malmfälten, Administrationen av transportstödet, Stöd till Gotlandstrafiken samt Anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. Där inte annat anges avses med propositionsförslagen och regeringens förslag förslagen i proposition 1984/85:115 bil. 2 och med uttalanden av föredraganden uttalanden av föredragande statsrådet vid anmälan av propositionen i nämnda del.

Här aktuell del av yrkande 1 i motion 1984/85:2932 (m), i vilket föreslås att riksdagen skall avvisa regeringens förslag till regionalpolitiska åtgärder, tas upp till behandling i anslutning till behandlingen av ettvart av regeringens förslag till förändring av transportstödet m. m.

1. Det nuvarande godstransportstödet

Transportrådet redovisade år 1981 i rapporten (1981:9) "Transportstödet – Ett sätt att göra Sverige rundare" en utvärdering av godstransportstödet. Utifrån den utvärdering som gjorts och de erfarenheter i övrigt som fanns av det stödberättigade området fastslog transportrådet att transportstödet var ett effektivt regionalpolitiskt medel. Föredraganden knyter an till denna utvärdering och framhåller transportstödets betydelse som ett verksamt medel för att stödja näringslivets utveckling i de norra delarna av vårt land.

Transportstödet bör därför enligt föredraganden bibehållas med den inriktning och omfattning som för närvarande gäller. Han har inte funnit några avgörande motiv för att förändra gällande regler, stödområdets avgränsning och indelning i olika stödzoner.

Utskottet ansluter sig till föredragandens mening och vill för sin del understryka den betydelse som godstransportstödet har för att utjämna de olikheter som gäller för produktion i olika delar av landet och därigenom för att stärka det norrländska näringslivets konkurrenskraft.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att förorda att ändringar görs av *stödområdets omfattning* och *indelningen i stödzoner*. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:1986 (s), i vilken begärs att Ludvika och Smedjebackens kommuner i Kopparbergs län skall hänföras till stödområdet, samt motionerna 1984/85:1062 (s) och 1984/85:1989 (c), i vilka begärs att Älvdalens kommun i Kopparbergs län, som för närvarande tillhör stödzon 1, skall hänföras till högre stödzon resp. till stödzon 3. Det förtjänar här framhållas beträffande Ludvika och Smedjebackens kommuner att den huvudsakliga marknaden för näringslivet i dessa kommuner torde vara området runt Mälaren, till vilket transportavståndet i vissa relationer inte uppgår till 251 km, vilket utgör ett krav för att godstransportstöd skall utgå.

2. Förbättrat stöd för godstransporter till vissa hamnar

I likhet med föredraganden anser utskottet att det är angeläget att ökad likställighet åstadkoms mellan olika transportslag och transportvägar och att transportstödet i sig inte skall påverka valet mellan alternativen att skeppa gods via hamnar t. ex. vid väst- och sydkusten resp. via norrländska hamnar och hamnar i Vänern och Mälaren. Ett förbättrat stöd för godstransporter till de norrländska hamnarna och till hamnarna i Vänern och Mälaren bör därför införas. Utskottet återkommer nedan till vissa enskildheter i regeringens förslag.

Utskottet avstyrker sålunda förslaget i motion 1984/85:2932 (m) yrkande 1 i här aktuell del om att riksdagen skall avvisa regeringens förslag om ett "hamntransportstöd". Utskottet kan inte dela motionärernas uppfattning att transportstödet minskat i betydelse för företagen.

Det föreslagna hamntransportstödet tillgodoser enligt utskottets mening syftet med yrkande 6 i motion 1984/85:927 (vpk) om förslag till förändring av transportstödet så att det innefattar sjötransporter för att stimulera kustsjöfarten. Här bör även erinras om det stöd för sjöfarten på Norrlandshamnar som de statliga insatserna för isbrytning innebär. Motionsyrkandet bör sålunda inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

Det föreslagna hamntransportstödet motsvarar vidare det transportstöd till Vänernhamnarna som begärs i motionerna 1984/85:1054 (s) och 1984/85:1980 (m) yrkande 1, vilka således inte heller bör föranleda någon åtgärd av riksdagen.

I motion 1984/85:2950 (m) begärs i här aktuell del av yrkande 1 att hamntransportstödet även skall få avse intransporter och därvid få omfatta samma varugrupper som de som berättigar till intransportstöd enligt nuvarande föreskrifter för godstransportstödet.

Utskottet är inte berett att nu förorda en sådan utvidgning av hamntransportstödet. Erfarenheter av hamntransportstödet utformat som ett uttransportstöd bör enligt utskottets mening avvaktas, innan man överväger att inrymma ett intransportstöd i hamntransportstödet. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

Hamntransportstödet föreslås i propositionen – såsom redovisats i det föregående – avse uttransporter av sågade, hyvlade och på annat sätt bearbetade trävaror. Förslaget innebär enligt föredraganden att transportstöd kommer att lämnas för uttransporter av sådana trävaror från de sågverk som för närvarande kan uppbära stöd. På sätt som gäller i dag kommer enligt föredraganden stöd inte att lämnas för transporter av sågade trävaror från de s. k. bulksågverken eller sågverk i Värmlands och Kopparbergs län utom de som är belägna inom Torsby, Malungs, Orsa och Älvdalens kommuner. Transporter från sågverk som ligger i anslutning till en hamn avses inte heller vara stödberättigande.

Inom ramen för det nuvarande godstransportstödet lämnas stöd för uttransporter av inte bara skogsindustriella produkter utan även av järn- och stålprodukter, varor inom verkstadsindustrin, plast-, textil- och läderindustrin, kemiska industrin och byggnadsmaterialindustrin samt jordbruks- och livsmedelsprodukter.

I motion 1984/85:1980 (m), yrkande 2 samt i här aktuella delar av motion 1984/85:2916 (c) och av motion 1984/85:2950 (m) yrkande 1 begärs att hamntransportstödet skall omfatta uttransporter av alla de varor som omfattas av det hittillsvarande stödet.

Föredraganden anser i frågan om en utvidgning av hamntransportstödet till att omfatta varugrupper utöver sågade, hyvlade och på annat sätt bearbetade trävaror att erfarenheterna av det hamntransportstöd som föreslås först måste avvaktas. Enligt utskottets mening finns det inte någon anledning att göra skillnad mellan de varugrupper som skall berättiga till uttransportstöd inom det nuvarande godstransportstödet och de varugrupper som skall berättiga till uttransportstöd inom ramen för ett hamntransportstöd. Hamntransportstödet bör således enligt utskottets mening omfatta samma varugrupper som de som omfattas av det hittillsvarande godstransportstödet. Utskottet ansluter sig sålunda till de här aktuella motionsförslagen.

Utvidgningen av godstransportstödet med ett hamntransportstöd bör, som förutsätts i propositionen, träda i kraft den 1 januari 1986. Utskottet avstyrker därför ett förslag i motion 1984/85:2916 (c) om att förändringen skall träda i kraft den 1 juli 1985.

Utskottets prövning av regeringens förslag om ett hamntransportstöd i övrigt har inte föranlett någon erinran från utskottets sida.

I propositionen föreslagna ändringar i godstransportstödet för Norrland m. m. bör godkännas med den ändring i fråga om varumässig omfattning som utskottet ovan förordat.

3. Ett persontransportstöd

När det gäller personkontakterna har de norrländska företagen en påtaglig konkurrensnackdel, då den svenska marknaden har sin tyngdpunkt i vårt lands mellersta och södra delar. De stora avstånden fördyrar i hög grad de nödvändiga personkontakterna. Som framhålls i propositionen bör det vara en regionalpolitisk uppgift att kompensera de norrländska företagen för de höga persontransportkostnaderna. Utskottet anser därför att även ett persontransportstöd bör införas som minskar de norrländska företagens kostnader för nödvändiga personkontakter med södra Sverige.

Utskottet avstyrker således förslag i här aktuell del av yrkande 1 i motion 1984/85:2932 (m) samt yrkande 2 i motion 1984/85:2950 (m) om att regeringens förslag om ett persontransportstöd skall avslås. Utskottet delar inte motionärernas i den förstnämnda motionen uppfattning att ett persontransportstöd kommer att ha en ytterst begränsad effekt. Motionärerna i den sistnämnda motionen anser att det på sikt finns mer effektiva metoder att sänka transportkostnaderna än via "ett mer eller mindre svåradministrerat" system för persontransportstöd. Utskottet delar inte heller denna uppfattning.

Föredraganden förutskickar att transportrådet skall få i uppdrag att överväga den närmare utformningen av ett persontransportstöd med utgångspunkt i vad som anförs i propositionen och lämna förslag till regeringen härom. En ytterligare utgångspunkt för övervägandena skall vara att kostnadsutvecklingens effekter på anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. begränsas. I mitten av mars i år har regeringen också gett transportrådet ett sådant uppdrag. Transportrådet bör senast den 1 oktober i år redovisa förslag i ämnet.

Föredraganden redogör i propositionen för sin syn på definitions- och andra frågor som förordas tjäna som utgångspunkter för avgränsning av ett persontransportstöd enligt de riktlinjer som redovisats i det föregående (s. 6 och 7). Av vad föredraganden därvid anför återges följande.

För begreppet företag förordas en definition i så nära anslutning som möjligt till den som används i statistiska centralbyråns centrala företagsregister. Med hänsyn till att man med företag kan avse bolaget, hela rörelsen eller ett arbetsställe framhålls det som ändamålsenligt att företag i nu aktuellt sammanhang bör t. ex. i viss utsträckning vara självförvaltande och i

huvudsak vara lokaliserat till en plats. För att uppnå största möjliga enkelhet bör man enligt föredraganden ta fasta på arbetsstället men också lägga till att det i någon mening bör ha eget resultatansvar.

Genom avgränsning av persontransportstödet till industri- och uppdragsverksamhet kan enligt föredraganden merparten av den verksamhet som stödet avses nå, nämligen de tillverkande företagen och vissa serviceföretag till dessa inom tjänstesektorn, bedömas komma att ingå.

Det förordas att stödet skall utbetalas i efterskott och utgå oavsett använda rabattsystem. Persontransportstödet skall ses som ett komplement till SJ:s och inrikesflygets lågprissatsningar och utformas neutralt i förhållande till rabattsystem, prisdifferentieringar e. d. som tillämpas av trafikföretagen.

Vad sålunda förordas föranleder inte någon erinran från utskottets sida.

Persontransportstödet föreslås som nämnts ovan utgå för tjänsteresor som utförs av anställda. I motion 1984/85:2916 (c) begärs i här aktuell del att stödet skall utgå även till *småföretagares och egenföretagares egna resor.* I motion 1984/85:2937 (fp) yrkande 4 begärs också att stödet skall utgå även till egenföretagares egna resor.

I propositionen tar föredraganden upp frågorna om hur många anställda ett företag skall få ha för att komma i fråga till persontransportstöd.

Regionalpolitiska utredningen hade föreslagit en övre gräns på 200 anställda. Utredningen ansåg att stödet i första hand borde riktas mot små och medelstora företag. Föredraganden anför att detta syfte kan nås om man – utan att man anger en övre gräns avseende antalet anställda – begränsar stödet per arbetsställe och år genom begränsningar av antalet stödberättigande resor eller av stödberättigande reskostnad eller genom maximering av stödbelopp. Föredraganden anser det vara nödvändigt att införa en sådan avgränsning för att inrikta stödet mot de företag för vilka stödet kan bli mest verksamt liksom för att begränsa kostnaderna för stödet. Utskottet är av samma mening.

När det gäller en nedre gräns anser föredraganden att en sådan bör införas men att den inte bör sättas så högt att man utesluter resintensiva företag med få anställda. Även i detta sammanhang kan enligt föredraganden en avgränsning ske utifrån den totala reskostnaden, som bör ansluta till beloppet för de lägsta fraktkostnader – 6 000 kr. per kalenderår – som berättigar till godstransportstöd. Den nedre gränsen bör enligt föredraganden i princip motsvara de reskostnader som ett normalt arbetsställe med fem anställda har.

Med hänsyn till att de totala kostnaderna för persontransportstödet inte bör överstiga 24 milj. kr. per år bör vissa begränsande villkor för stödet finnas. Utskottet ansluter sig till vad föredraganden förordar i denna del. Kravet att stödet skall avse kostnader för tjänsteresor av anställda bör dock vara ovillkorligt.

Utskottet avstyrker sålunda förslagen i ovannämnda motioner att persontransportstöd skall utgå till småföretagares och egenföretagares egna resor.

Utskottets prövning av propositionsförslaget om ett persontransportstöd i övrigt har inte föranlett någon erinran från utskottets sida. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet att riksdagen godkänner i propositionen angivna riktlinjer för ett persontransportstöd.

4. Stöd till datakommunikation med Malmfälten

Den utveckling inom data- och rymdverksamheten som har kommit i gång i Malmfälten är som föredraganden framhåller mycket betydelsefull. Utskottet har därför inte något att erinra mot att som en regionalpolitisk åtgärd en försöksverksamhet med stöd till datakommunikation till och från malmfältskommunerna Gällivare och Kiruna bedrivs.

Utskottet avstyrker således förslag i yrkande 1 i motion 1984/85:2932 (m) om att regeringens förslag skall avslås även i här aktuell del.

Enligt vad utskottet inhämtat pågår också inom Pajala kommun i Norrbottens län en intressant utveckling inom elektronikområdet. Länsstyrelsen i länet har uppgivit att verksamheten delvis är mycket kvalificerad och att företag är etablerade för tillverkning av datorer, för komponenttillverkning och för ADB-baserat distansarbete. Med hänsyn härtill bör den föreslagna försöksverksamheten med stöd till datakommunikation till och från Gällivare och Kiruna kommuner även omfatta stöd till sådan kommunikation till och från Pajala kommun. Benämningen Malmfälten för försöksområdet torde kunna användas även med en sådan utökning.

Vad utskottet sålunda anfört om stöd till datakommunikation till och från Gällivare, Kiruna och Pajala kommuner bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Administrationen av transportstödet

Som nämnts i det föregående prövar transportrådet frågor om godstransportstöd och betalar ut sådant stöd. Transportrådet förutsätts i propositionen svara för administrativa frågor även beträffande ett hamntransport- och ett persontransportstöd samt organisera försöksverksamheten med datakommunikation med Malmfälten.

Frågor om transportstöd handläggs inom transportrådet vid en transportstödssektion, där tre tjänstemän med heltidstjänstgöring och en tjänsteman på drygt halvtidsbasis arbetar med frågorna om transportstöd. Behovet av ytterligare personalinsatser för de nya uppgifter som föreslås i propositionen beräknas bli begränsat.

I motion 1984/85:2916 (c) begärs i här aktuell del att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det är lämpligt att länsstyrelsen eller den regionala utvecklingsfonden åläggs administrationen av transportstödet för att en god regional förankring skall finnas vid prövningen.

Transportrådet inrättades som vårt lands centrala trafikmyndighet. Frågor om det nuvarande transportstödet och om de nya stödformer som föreslås i propositionen ankommer därför naturligen på transportrådet. Med hänsyn härtill och då en uppsplittring av de administrativa frågorna på organ i de sju län, som helt eller delvis ingår i stödområdet, skulle vara mycket orationell avstyrker utskottet motionsyrkandet.

6. Stöd till Gotlandstrafiken

I motion 1984/85:2958 (m) kritiseras propositionen för att trafiken mellan Gotland och fastlandet inte behandlas i densamma. Motionären begär i yrkande 3 i motionen att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att Gotlandstrafiken – såvitt avser taxor och trafikstandard – måste behandlas på samma sätt som övriga län i regionalpolitiskt sammanhang.

Trafiken mellan Gotland och fastlandet stöds för närvarande på olika sätt av staten.

Från sjätte huvudtitelns anslag till Transportstöd för Gotland ges sålunda statsbidrag för trafiken till och från Gotland. Transportstödet omfattar såväl person- som godsbefordran i färjetrafiken på Gotland och är inbyggt i den taxa som Rederi AB Gotland tillämpar. Vidare ges från anslaget ett bidrag till transportföretagen för att täcka de merkostnader som inte kompenseras av det s. k. Gotlandstillägget.

Syftet med stödet är att anpassa priset för en färjeresa till priset för en andraklassbiljett på tåg. De olika formerna av stöd till godstrafiken innebär att transportförmedlingsföretagen och med dem samverkande transportföretag kan tillämpa samma taxa i Gotlandstrafiken som för övrig inrikestrafik i landet.

Från sjätte huvudtitelns anslag till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland utgår vidare ersättning för sådana rabatter.

Enligt utskottets mening finns det inte anledning att i detta sammanhang ta upp frågor om eventuella förändringar av stödet till Gotlandstrafiken. Utskottet avstyrker därför här aktuellt motionsyrkande.

7. Anslaget till Transportstöd för Norrland m. m.

I överensstämmelse med förslag av transportrådet beräknar föredraganden ett medelsbehov för godstransportstöd för nästa budgetår på 208 milj. kr. Föredraganden anför att han avser att föreslå att transportrådet får i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder som gör att kostnadsutvecklingen för bidraget kan begränsas. Ett sådant uppdrag har lämnats den 14 mars i år.

För persontransportstödet, vilket som nämnts föreslås bli infört den 1 januari 1986, beräknar föredraganden medelsbehovet för halva nästa budgetår till 12 milj. kr.

Kostnaderna för att reducera kostnaderna för datakommunikation med Malmfälten beräknar föredraganden till 1 milj. kr. för nästa budgetår.

Det sammanlagda medelsbehovet beräknas sålunda till 221 milj. kr.

Utöver den medelsanvisning om 202 milj. kr. till Transportstöd för Norrland m. m., som beräknats i budgetpropositionen, föreslås i proposition 1984/85:115 bil. 2 en ytterligare medelsanvisning om 19 milj. kr. för detta ändamål.

Medelsberäkningen föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att 221 milj. kr. anvisas till Transportstöd för Norrland m. m. för nästa budgetår.

Utskottet avstyrker därmed yrkande 3 i motion 1984/85:2950 (m) om en sammanlagd medelsanvisning under anslaget på 212 milj. kr. Motionärerna har – som redovisats i det föregående – föreslagit att propositionsförslaget om ett persontransportstöd skulle avslås, vilket förslag utskottet inte har biträtt.

8. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *det nuvarande godstransportstödet*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1984/85:1986 (s) om förändring av stödområdet,
   b. avslår motionerna 1984/85:1062 (s) och 1984/85:1989 (c) om indelningen i stödzoner,
2. beträffande *förbättrat stöd för godstransporter till vissa hamnar*
   att riksdagen
   a. lämnar motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 6 om stimulans för kustsjöfarten utan åtgärd,
   b. lämnar motionerna 1984/85:1054 (s) och 1984/85:1980 (m) yrkande 1 om transportstöd till Vänernhamnarna utan åtgärd,
   c. avslår motion 1984/85:2950 (m) yrkande 1, såvitt avser stöd för intransporter,
   d. avslår motion 1984/85:2916 (c), såvitt avser tidpunkt för införande av ett hamntransportstöd,
   e. med avslag på motion 1984/85:2932 (m) yrkande 1 i motsvarande del samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1984/85:1980 (m) yrkande 2, 1984/85:2916 (c) och 1984/85:2950 (m) yrkande 1 – de båda sistnämnda motionerna såvitt avser stödets varumässiga omfattning – godkänner vad utskottet anfört om ändringar i godstransportstödet för Norrland m. m.,
3. beträffande *ett persontransportstöd*
   att riksdagen
   a. avslår motionerna 1984/85:2916 (c) såvitt avser småföretagares och egenföretagares resor och 1984/85:2937 (fp) yrkande 4 om egenföretagares resor,

b. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1984/85:2932 (m) yrkande 1 i motsvarande del och 1984/85:2950 (m) yrkande 2 godkänner riktlinjer för ett persontransportstöd i enlighet med vad som har angetts i propositionen,

4. beträffande *stöd till datakommunikation med Malmfälten*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med avslag på motion 1984/85:2932 (m) yrkande 1 i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om stöd till datakommunikation till och från Gällivare, Kiruna och Pajala kommuner,
5. beträffande *administrationen av godstransportstödet*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2916 (c) i motsvarande del,
6. beträffande *stöd till Gotlandstrafiken*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2958 (m) yrkande 3,
7. beträffande *medelsanvisning*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1984/85:2950 (m) yrkande 3 till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 221 000 000 kr.

Stockholm den 16 april 1985

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk) och Göran Riegnell (m).

Reservationer

1. Ett persontransportstöd (mom. 3)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "När det" och på s. 12 slutar med "ett persontransportstöd" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2932 (m) framhålls att det i propositionen föreslagna persontransportstödet kommer att ha en ytterst begränsad regionalpolitisk effekt. Det finns, påpekar motionärerna, bl. a. en uppenbar risk för att

Linjeflyg och SAS kommer att i prissättningen beakta att persontransportstöd kan utgå, vilket kommer att leda till höjningar av biljettpriserna. Det administrativa arbete som persontransportstödet kommer att ge upphov till kommer vidare enligt motionärerna att göra det samhällsekonomiskt olönsamt. De föreslagna medlen för ett persontransportstöd kan komma till bättre användning i annat regionalpolitiskt arbete, påpekas det. I här aktuell del av yrkande 1 i motionen föreslås att propositionsförslaget avvisas.

I motion 1984/85:2950 (m) yrkande 2 föreslås att förslaget om ett persontransportstöd skall avslås. Enligt motionärerna finns det andra, och på sikt, mer effektiva metoder att sänka persontransportkostnaderna än via ett mer eller mindre svåradministrerat system med persontransportstöd. En ökad konkurrens på vissa flyglinjer skulle enligt motionärerna med stor sannolikhet vara klart kostnadspressande.

Utskottet är av samma mening som den som framförs i nu nämnda motioner. Ett persontransportstöd bör således inte införas. Utskottet föreslår att riksdagen som sin mening ger regeringen detta till känna.

Med hänsyn till den ställning utskottet sålunda tagit till införande av ett persontransportstöd finns det inte anledning att närmare behandla förslagen i motion 1984/85:2916 (c) i här aktuell del och i motion 1984/85:2937 (fp) yrkande 4 om att även småföretagares och egenföretagares egna resor skall omfattas av ett persontransportstöd. Dessa motionsförslag avstyrks således.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *ett persontransportstöd*

att riksdagen

a. avslår motionerna 1984/85:2916 (c) såvitt avser småföretagares och egenföretagares resor och 1984/85:2937 (fp) yrkande 4 om egenföretagares resor,

b. med avslag på regeringens förslag samt med bifall till motionerna 1984/85:2932 (m) yrkande 1 i motsvarande del och 1984/85:2950 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om införande av ett persontransportstöd,

2. Ett persontransportstöd (mom. 3)

Rune Torwald (c), Gösta Andersson (c) och Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Med hänsyn" och på s. 12 slutar med "ett persontransportstöd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser att ett persontransportstöd inte skall begränsas till att avse anställda i företag inom industri- och uppdragsverksamhet. Även småföretagare och egenföretagare i sådan verksamhet bör komma i fråga till ett persontransportstöd. Det är lika angeläget att nedbringa kostnaderna för dessas kontakter med marknader i de mellersta och södra delarna av vårt

land som det är när det gäller att nedbringa resekostnaderna i företag med anställda. Utskottet tillstyrker sålunda de här aktuella motionsförslagen.

Utskottets prövning av propositionsförslaget om ett persontransportstöd i övrigt har inte föranlett någon erinran från utskottets sida.

I propositionen föreslagna riktlinjer för ett persontransportstöd bör godkännas med den utökning i fråga om stödberättigade resenärer som utskottet förordat ovan.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *ett persontransportstöd*

att riksdagen

a. med bifall till motionerna 1984/85:2916 (c) i motsvarande del och 1984/85:2937 (fp) yrkande 4 godkänner vad utskottet anfört om stödberättigade resenärer,

b. med anledning av regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1984/85:2932 (m) yrkande 1 i motsvarande del och 1984/85:2950 (m) yrkande 2 godkänner vad utskottet anfört om införande av ett persontransportstöd.

3. Administrationen av godstransportstödet (mom. 5)

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Frågor om" och på s. 13 slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2916 (c) begärs i här aktuell del att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det är lämpligt att länsstyrelsen eller den regionala utvecklingsfonden åläggs administrationen av transportstödet för att en god regional förankring skall finnas vid prövningen.

På många håll har man länge ansett att frågorna om transportstödet bör handläggas på det regionala planet. När nu en utökning av transportstödet kommer att göras, som ännu mer än tidigare kräver kännedom om förhållandena på det lokala planet, är enligt utskottets mening tiden mogen för en decentralisering av beslutsfunktionerna.

Vad utskottet sålunda anfört föreslås riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *administrationen av godstransportstödet*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motion 1984/85:2916 (c) i motsvarande del.

4. Medelsanvisning (mom. 7)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser – under förutsättning av bifall till reservation nr 1 –

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Medelsberäkningen föranleder" och slutar med "har biträtt" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har i det föregående avstyrkt att ett persontransportstöd skall införas. I överensstämmelse med vad som görs i motion 1984/85:2950 (m) yrkande 3 beräknar utskottet medelsbehovet för nästa budgetår till sammanlagt 212 milj. kr. för det nuvarande godstransportstödet, för utökningen med stöd för transporter till vissa hamnar och för försöksverksamheten med datakommunikation med Malmfälten. Vid beräkningen av medelsbehovet har beaktats att den av utskottet förordade utökningen av stödberättigande varugrupper medför kostnader för stödet för transporter till vissa hamnar utöver dem som innefattas i föredragandens förslag till medelsanvisning.

Utskottet föreslår sålunda att 212 milj. kr. anvisas under anslaget till Transportstöd för Norrland m. m. för nästa budgetår.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *medelsanvisning*

att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1984/85:2950 (m) yrkande 3 till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 212 000 000 kr.