

## Motion

1978/79:2521

av Magnus Persson m. fl.

med anledning av propositionen 1978/79:152 om transportstöd

För att förbättra möjligheterna till en ökad ekonomisk tillväxt och för att främja en bättre näringsgeografisk jämvikt mellan olika delar av landet inrättades det s. k. transportstödet den 1 januari 1971. Syftet var att "främja de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet". Avsikten var också att genom transportstödet uppnå "ett effektivare utnyttjande av landets resurser".

Undersökningar visar att transportstödet haft gynnsamma effekter på företag inom stödområdet och därmed bidragit till att uppnå förbättrad jämvikt i näringsgeografiskt hänseende. Stödet är emellertid inte helt neutralt när det gäller valet av transportmedel. Transportstöd kan endast utgå vid järnvägs- och landsvägstransport, men inte vid sjötransport, t. ex. på de inre vattenvägarna i Väner- och Mälaren. Detta innebär en avsevärd nackdel för frakterna på de inre vattenvägarna i förhållande till landtransporterna. Den trafikpolitiska utredningen ansåg att frågan om en utvidgning av transportstödet till att omfatta även de inre vattenvägarna borde övervägas i samband med 1978 års översyn av transportstödet.

I propositionen 1978/79:152 föreslår regeringen vissa förbättringar i syfte att bl. a. differentiera stödet mellan inlands- och kustregionerna. Tyvärr tvingas vi konstatera att departementschefen inte är beredd att förorda att transportstödet skall omfatta trafiken på Väner- eller på de inre vattenvägarna i övrigt.

De flesta remissinstanser som yttrat sig över trafikpolitiska utredningens betänkande har förordat att transportstöd skall utgå till sjötransporter. Argumenten för detta är många. Framför allt betonas att transportstödet konstruktion innebär avsevärda nackdelar för transporterna på de inre vattenvägarna i förhållande till landtransporterna.

Departementschefen anser emellertid att insjötrafiken på Väner- och Mälaren erhåller full kompensation genom det nya taxesystem som riksdagen antagit (TU 1978/79:6, rskr 1978/79:61).

Vi motionärer kan inte ansluta oss till det förda resonemanget om att det nya taxesystemet skall ersätta transportstödet till insjöfarten. Slopade kanalavgifter handlar om att skapa konkurrensneutralitet mellan kusthamnar och insjöhamnar. I fråga om transportstödet gäller det däremot konkurrensneutralitet mellan sjötransporter och landtransporter. Även om Väner- och Mälarenhamnarna i taxehänseende flyttat till kusten, kvarstår givetvis kostnaden för själva transporten. På den punkten gynnas landtransporterna fortfarande av de statliga bidragen.

Genom att fartygstransporterna är undantagna från transportstödet utgår fraktbidrag exempelvis inte för exportgods som kommer från Vänerns uppland och lastas i vänerhamn. Däremot kan bidrag utgå om samma gods transporteras landvägen, t. ex. till Göteborg eller till sydsvenska hamnar, och transportsträckan uppgår till minst 251 km.

Den del av sjötransporten som faller inom landet, dvs. från vänerhamn till Göteborg, bör, för att bidraget skall vara konkurrensneutralt, inräknas i den stödberättigade transportsträckan. Transportkunden kan därmed välja det totalt billigaste transportsättet. Detta innebär ju samtidigt det i kronor räknat lägsta statliga bidraget. Statens utgift blir på detta sätt mindre än om godset tvingas över på ett dyrare landtransportalternativ. Även transportkunden får på detta sätt lägre kostnader, vilket ökar transportstödet regionalpolitiska effekt.

Även från energi- och miljösynpunkt är sjötransport att föredra framför landtransport. Detta utgör ytterligare ett starkt skäl för att låta sjötransporterna konkurrera på lika ekonomiska villkor med landtransporterna.

De omfattande nackdelarna med landtransportalternativet kan sammanfattas så här:

- underutnyttjande av i insjöhamnar och Trollhätte kanal tillgängliga resurser,
- väsentligt ökad energiåtgång,
- ökade trafiksäkerhetsproblem,
- försämrad trafikmiljö.

Även om volymen av transportöverföring från sjö- till landtransporter hittills bedömts som relativt måttlig, är det uppenbart att riskerna på sikt ökar för ytterligare godsöverföring efter hand som transportstödet effekter på valet av transportuppläggning får fortsätta att snedvrída konkurrensförhållandena. I det sammanhanget kan, som Vänerns Seglationsstyrelse framhållit, även icke-stödberättigat gods komma att spela en allt viktigare roll. Seglationsstyrelsen framhåller bl. a.:

Inom ett företag strävar man i allmänhet dessutom efter att använda ett enhetligt transportsystem och även om t. ex. endast en mindre del av ett företags transportvolym är transportstödberättigat så är det naturligt att transportera även återstående del av godset på samma sätt som det gods som får transportstöd. Den styrande effekten av transportstödet blir därför betydande.

Av stor betydelse för företagens benägenhet att anlita sjötransporterna är också terminalkostnaderna och den totala transporttiden. Satsningar på exempelvis container- och flaktrafik är därför angelägna. Det ekonomiska underlaget för sådana investeringar i insjöhamnarna förbättras om transportstöd utgår för insjöfarten efter samma grunder som för landtransporterna.

I nuvarande transportstödsbestämmelser är vissa varugrupper undantagna från stöd, bl. a. en del pappersprodukter. Enligt vår mening kan starkt

ifrågasättas om produkter som huvudsakligen produceras inom skogslänen skall vara undantagna från stöd. Avsikten med transportstödet bör vara att stödja näringslivet i skogslänen, och då bör följaktligen stödet också utgå till de transporter som företagen i dessa regioner är beroende av.

En ändring av nuvarande bestämmelser bör komma till stånd. Härigenom skapas ökade regionalpolitiska möjligheter att utveckla näringslivet i berörda skogslän.

Med anledning av vad i motionen anförts hemställer vi  
att riksdagen hos regeringen begär

1. att transportstödet skall omfatta fartygstrafiken på Vänern, Mälaren och inre vattenvägar i övrigt,
2. att transportstödet utvidgas till att omfatta även skogsindustriprodukter som framställts inom skogslänen.

Stockholm den 18 april 1979

MAGNUS PERSSON (s)

ARNE BLOMKVIST (s)

HILDING JOHANSSON (s)

OLLE GÖRANSSON (s)

LENNART ANDERSSON (s)

RUNE JOHANSSON (s)

i Åmål

PAUL JANSSON (s)

TORSTEN KARLSSON (s)

ERIC MARCUSSON (s)

SUNE JOHANSSON (s)