

Nr 154

Kungl. Maj:ts proposition angående transportstöd vid viss linjesjöfart från Gotland; given Stockholms slott den 29 oktober 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till föreslås i propositionen ett fraktstöd avseende de utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik med fastlandet. Godstaxan (längdmeter-taxan för godsfordon) avses reduceras med 50 %.

För att gynna turismen och förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor föreslås vidare en statlig insats, som i förening med visst företagsekonomiskt utrymme inom Gotlandsbolaget medger en reduktion av bolagets personbiltaxa med 25 %.

Årskostnaden för det angivna stödet, som avses utgå fr. o. m. den 1 februari 1972, har beräknats till sammanlagt 2,1 milj. kr.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 29 oktober 1971.

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *transportstöd vid linjesjöfart från Gotland* och anför.

1970 års proposition angående lagstiftning om linjesjöfart på Gotland

Av 1970 års riksdag har — på grundval av förslag i proposition 1970: 175 (3LU 1970: 89, rskr 1970: 463) — antagits en lag om linjesjöfart på Gotland (1970: 871).

I propositionen konstaterades att man i fråga om målsättningen att för Gotlands del trygga en tillfredsställande transportförsörjning har att beakta de speciella näringsgeografiska och andra förhållanden, som påverkar utformningen och omfattningen av transportererna mellan Gotland och övriga delar av landet. Den icke reguljära trafiken, som ombesörjs av tank- och trampfartyg, är kvantitetsmässigt dominerande och omfattar i huvudsak olika slags massgods. Den reguljära godstrafiken är visserligen kvantitativt betydligt mindre till sin omfattning — ca 130 000 ton per år — men representerar samtidigt den del av gods-transporterna som från såväl försörjnings- som näringspolitisk utvecklingssynpunkt tilldrar sig särskilt intresse och som med hänsyn till fraktkostnaderna ansetts böra förbilligas genom särskilda statliga ekonomiska insatser. Den omfattar i huvudsak högvärdigt stycke- och vagnslastgods samt vissa jordbruksprodukter. — I fråga om persontrafiken konstaterades att flyget — bl. a. genom de särskilda rabatter som erbjuds — i allt större utsträckning tagit över de fasta, över hela året fördelade persontransporterna, medan beträffande turistresorna transportererna med båt alltså är klart dominerande.

Av propositionen framgår att den reguljära sjötrafiken tidigare ombesörjts av flera rederier men att en koncentration ägt rum och att numera Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) i huvudsak svarar för den reguljära båttrafiken mellan Gotland och fastlandet. Den trafik som

bedrivs av AB Sjölinjer är endast av mindre omfattning. I fråga om Gotlandsbolaget, som från Visby året runt trafikerar fastlandshamnarna Nynäshamn, Södertälje och Oskarshamn, ombesörjs trafiken med färjor. Den begränsade trafik som handhas av AB Sjölinjer går mellan Visby och Stockholm med mindre, konventionellt lasttonnage.

Departementschefen framhöll i sammanhanget, att Gotland i fråga om sin trafikstruktur markant avviker från det transportmönster, med vilket trafikpolitiken eljest arbetar. Någon konkurrenssituation i förhållandet mellan flera trafikgrenar föreligger sålunda av naturliga skäl inte i godstrafiken mellan Gotland och fastlandet. Inte heller föreligger någon egentlig konkurrenssituation mellan flera transportföretag i fråga om de reguljära, sjögående gods- och persontransporterna. Detta sammanhänger med trafikunderlagets relativt sett begränsade omfattning, vilken verkar för en företags- och resurskoncentration i den reguljära sjötrafiken. Om detta kan enligt departementschefen sägas att koncentrationen inte bara är en följd av trafiksituationen utan en förutsättning för att trafikarbetet skall kunna drivas på ett rationellt sätt och utan onödigt höga frakter och passageraravgifter.

På detta förhållande anlades i propositionen två aspekter. Å ena sidan framstår det som ett allmänt intresse att på lämpligt sätt säkra den nödvändiga koncentrationen och samordningen av trafikarbetet. Å andra sidan följer härmed en monopolsituation, som ställer särskilda krav på det företag som ombesörjer trafiken. För att säkerställa att skäligen krav i fråga om linjedragning, trafikstandard och taxesättning beaktas är en fortlöpande samhällelig insyn i verksamheten motiverad, liksom möjligheter för det allmänna att om nödvändigt påverka trafikförhållandena. Skälen för ett samhälleligt inflytande förstärks ytterligare i ett läge, då staten förklarat sig beredd att göra särskilda, ekonomiska insatser för att reducera fraktkostnaderna i den reguljära trafiken mellan Gotland och fastlandet. Garantier bör nämligen då finnas för att bidragen knyts till en på en gång rationell och serviceinriktad trafikuppläggning och taxesättning och att de kommer allmänheten och näringslivet på Gotland till godo i form av relativt sett lägre taxor.

I enlighet härmed får enligt den tidigare nämnda lagen — som trätt i kraft den 1 februari 1971 — linjesjöfart på Gotland bedrivs endast efter särskilt av Kungl. Maj:t meddelat tillstånd (1 §). Med linjesjöfart avses därvid i förvärvssyfte bedriven sjöfart i regelbunden trafik mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland (2 §). Tillstånd får meddelas endast för sjöfart som kan anses vara till nytta för näringslivet och befolkningen på Gotland och som är behövlig från allmän synpunkt. Tillstånd beviljas endast den som har personella, ekonomiska och tekniska förutsättningar att driva trafiken på ett företagsekonomiskt till-

fredsställande sätt och så att kraven på en god transportförsörjning tillgodoses (3 §). Tillstånd skall kunna förbindas med särskilda villkor och föreskrifter (4 §). För sjöfart som omfattas av tillstånd skall Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer fastställa taxor och turplaner (5 §). Tillståndshavare är i princip skyldig att befordra passagerare och gods enligt fastställda taxor och turplaner (6 §). Vidare gäller att tillståndshavaren är skyldig att lämna erforderliga uppgifter för fastställande av taxor och turplaner och för kontroll i övrigt av att vederbörande fullgör sina åligganden enligt lagen (7 §). Slutligen innehåller denna stadganden om återkallelse och upphävande i andra fall av meddelat tillstånd samt straffbestämmelser (8 och 9 §§).

Med stöd av lagen har Kungl. Maj:t den 29 januari 1971 meddelat tillstånd dels åt Gotlandsbolaget att självt eller genom helägt dotterbolag bedriva sjöfart för gods- och personbefordran i regelbunden trafik mellan Gotland och svenska hamnar utanför Gotland, dels åt AB Sjölinjer att bedriva sjöfart för styckegodsbefordran i regelbunden trafik mellan Gotland och Stockholm. I båda fallen gäller tillstånden tills vidare fr. o. m. den 1 februari 1971. Vidare har Kungl. Maj:t den 26 mars 1971 med stöd av lagen fastställt turplaner och taxor för de båda bolagens ifrågavarande trafik att gälla för tiden den 1 april 1971 t. o. m. den 31 januari 1972.

I fråga om den statliga ekonomiska insats som ställts i utsikt i syfte att reducera fraktkostnaderna i den reguljära trafiken mellan Gotland och fastlandet framhöll departementschefen i den angivna propositionen, att han då ännu inte var beredd att framlägga något konkret förslag. Storleken av ett sådant bidrag fick lämpligen prövas i anslutning till den i lagen förutsatta prövningen av taxesättningen, därvid bl. a. fick beaktas de möjligheter i taxehänseende som ifrågavarande trafikföretags egen ekonomiska ställning kunde inrymma. Som resultat av sådana överväganden avsåg departementschefen att senare återkomma i bidragsfrågan.

Godstrafiken till och från Gotland

År 1969 uppgick enligt den officiella hamnstatistiken den totala gods- och trafik till och från Gotland till avrundat 2,7 milj. ton. Härav avsåg ca 2,2 milj. ton gods från Gotland och ca 0,5 milj. ton gods till Gotland. Över Visby gick ca 82 000 ton av det utgående godset och ca 229 000 ton av det inkommande godset.

Av den totala godstrafiken svarade år 1969 färjetrafiken för ca 5 % och lastbåtstrafiken för ca 95 %. Av den sistnämnda var den helt övervägande delen — motsvarande ca 94 % av den totala godstrafiken — icke-reguljär trafik, som bedrevs av tramp- och tankfartyg med trader

i princip beroende på lasttillgången. Den begränsade reguljära lastbåts-
trafiken går mellan Visby och Stockholm och bedrivs sedan februari
1971 enbart av AB Sjölinjer.

Lastbåtstrafiken

Lastbåtstrafikens fördelning på in- och utgående trafik och olika varu-
slag redovisas i tabellen i det följande. Av tabellen framgår att det till
G o t l a n d transporterade lastbåtsgodset år 1969 uppgick till 467 000
ton, varav 289 000 från det övriga Sverige och 178 000 ton från utlan-
det. Av det ingående svenska godset utgjorde mineralolja och mineral-
olja produkter den helt dominerande delen (200 000 ton), varjämte mera
betydande kvantiteter kunde noteras för gödselmedel (38 000 ton) och
obearbetade mineraliska ämnen (19 000 ton). Samma varuslag domine-
rade det ingående utländska godset (139 000 ton resp. 16 000 och 8 000
ton).

Av tabellen framgår vidare att det från G o t l a n d transporterade
lastbåtsgodset år 1969 uppgick till 2 145 000 ton, varav 1 540 000 ton

Varutrafiken med lastfartyg till och från Gotland år 1969 fördelad på varukategorier och vissa varuslag

Källa: Tabellerna 16 och 17 i Sjöfart 1969, utgiven av SCB

Varuslag, 1 000 ton	Till Gotland		Från Gotland	
	Inr.	Utr.	Inr.	Utr.
Spannmål	2	1	17	15
Färska frukter och färska köksväxter	0	—	0	—
Andra livsmedel, drycker, tobak	9	6	114	—
Oljefröer, oljehaltiga nötter, oljor och fetter	0	0	5	2
Trävaror, kork	—	—	—	26
Gödselmedel	38	16	—	—
Obearbetade mineraliska ämnen utom malmer	19	8	2782	2538
Järnmalmer och järnskrot	—	—	4	0
Andra malmer och annat metallskrot	—	—	—	—
Andra råvaror	0	1	—	—
Stenkol och koks (fasta bränslen)	0	1	—	—
Mineralolja och mineralolja produkter, gas	200	139	—	—
Mineraltjärna ur stenkol och naturgas	3	1	—	—
Kemiska grundämnen och föreningar m. m.	1	2	0	—
Kalk, cement, varor av mineraliska ämnen	5	1	2716	224
Metaller	5	0	0	—
Arbeten av metaller	1	1	0	—
Maskiner, transportmedel	1	0	0	—
Övriga färdiga varor	1	—	0	—
Övrigt (ospecificerbart styckegods m. m.)	2	0	1	—
Summa	289	178	1 540	605

¹ Posten avser socker

² Posten avser kalksten

³ Av posten avser 699 000 ton cement

⁴ Posten avser cement

till det övriga Sverige och 605 000 ton till utlandet. Av det utgående godset till svenska fastlandet utgjordes de två helt dominerande posterna av kalksten (782 000 ton) och kalk, cement m. m. (716 000 ton). I övrigt kan nämnas spannmål (17 000 ton) och socker (14 000 ton). De angivna fyra posterna svarade tillhoppa för 99 % av det till svenska hamnar utgående lastbåtsgodset. Det till utlandet transporterade godset avsåg i huvudsak kalksten (538 000 ton), trävaror (26 000 ton), cement (24 000 ton) samt spannmål (15 000 ton).

I fråga om den begränsade reguljära godstrafik som bedrivs på sträckan Visby—Stockholm gäller att denna beträffande utförseln från Gotland i huvudsak avser järnskrot och beträffande införseln till Gotland bl. a. balkar, vissa plåtprodukter, vissa slags tankgods, sprängämnen och diverse styckegods.

Av redovisningen i det föregående framgår att det utländska godset utgör en relativt betydande del av godsströmmarna i lastbåtstrafiken. Av införseln kom sålunda år 1969 ca 38 % från utlandet och av utförseln gick ca 28 % till utlandet.

Huvuddelen av godset i lastbåtstrafiken — såsom kalksten, cement, mineraloljeproducter och spannmål — går till trampfartsfrakter, som väsentligt understiger vad som betingas för bilgods av det slag som går i den reguljära färjetrafiken med det svenska fastlandet. Det är också i stort fråga om gods som med hänsyn bl. a. till hanteringen inte lämpar sig för lastbils- och trailertransporter. Vissa varuslag, som kvantitativt sett utgör en mindre del av det från Gotland utgående lastbåtsgodset kan dock med hänsyn till fraktförhållandena under vissa förutsättningar — bl. a. i fråga om djupet av en fraktsubventionering i färjetrafiken — tänkas gå över till biltransporter på färja.

Den reguljära färjetrafiken

Den reguljära färjetrafiken med det svenska fastlandet drivs numera endast av Gotlandsbolaget. Bolaget angör med dagliga turor året runt Nynäshamn, Södertälje och Oskarshamn. Under sommarsäsongen angörs även Västervik. På Gotland utgår trafiken från Visby, varjämte under sommaren även Klintehamn angörs.

Den reguljära godstrafiken — som f. n. bedrivs med tre färjor — är numera helt bilburen, och fartygen är konstruerade för roll-on-/roll-off-trafik, dvs. kan köras eller dragas av och på. Huvuddelen av godset fraktas på trailers och semitrailers, vilket innebär att dragfordonen ej behöver medfölja färjorna.

Under år 1969 fraktades 73 000 ton bilburet gods till och ca 52 000 ton från Gotland. Antalet befraktade lastbilar och trailers till och från Gotland uppgick till drygt 19 000.

Det till Gotland transporterade färjegodset utgörs av ett brett varu-

register, såsom livsmedelsprodukter, kemiska produkter, byggnadsmateriel, konfektionsvaror, elmateriel, papper, maskiner och diverse verkstadsprodukter. Livsmedelsprodukter av olika slag utgör ett dominerande inslag och kan uppskattas svara för ungefär hälften av det till Gotland införda godset.

Det från Gotland transporterade färjegodset utgörs till uppskattningsvis 60 % av livsmedel, såsom kött, fläsk, konserver, mejeriprodukter etc. I övrigt innefattar utförseln bl. a. produkter från elindustrisektorn.

I fråga om de av Gotlandsbolaget tillämpade frakterna gäller att fr. o. m. den 1 januari 1971 har införts en s. k. längdmetertaxa för det bilburna godset, vilket innebär att fraktkunderna betalar för det utrymme som beläggs på bildäck. Detta svarar mot den praxis som mera allmänt gäller för godsfärjor av här ifrågavarande slag. Nuvarande fraktavgifter per längdmeter på resp. sträckor är följande.

Sträcka	Pris per längdmeter
Gotland—Nynäshamn	39 kr.
Gotland—Södertälje	47 kr.
Gotland—Oskarshamn/ Västervik	32 kr.

Huvuddelen av godstrafiken på färjorna — drygt 80 % — sker i regi av transportförmedlingsföretagen AB Godstrafik och Bilspedition (GBS), AB Svenska Godscentraler (ASG) och Svenska Lastbils AB (Svelast). GBS och ASG tillämpar en speciell godstaxa för gotlandstrafiken. Taxan som är densamma för de båda företagen inrymmer dels ersättning för lastfordonet under färjeöverfarten, dels ersättning till Gotlandsbolaget för denna. När Svelast utför transporter för SJ:s och Gotlandsbolagets samtrafik gäller SJ:s godstariffsystem.

I persontrafiken dominerar turistresorna. Antalet passagerarresor var år 1970 ca 389 000, varav ungefär 60 000 företogs av personer bosatta på Gotland. Med angivna resestruktur följer starka säsongmässiga svängningar i resandetrafiken. Antalet överskeppade personbilar beräknas år 1971 uppgå till ca 88 000.

Enligt gällande persontaxa utgör priset för enkel resa till fastlandet kr. 42: 50, varå på Gotland bosatta personer erhåller 50 % rabatt. Här-till kommer hyttillägg, som i turistklass utgör 20 kr. Avgiften för en överförd personbil är 60 kr., varå på Gotland bosatta personer erhåller 50 % rabatt.

Departementschefen

I prop. 1970: 175 — vari riksdagen förelades förslag till lag om linjesjöfart på Gotland — erinrade jag om de speciella näringsgeografiska och andra förhållanden, som påverkar utformningen och omfattningen av transporter mellan Gotland och övriga delar av landet. Det konstaterades att med Gotlands läge följer dess starka beroende av sjötransporter och att detta i särskild grad gäller godstrafiken. I fråga om denna dominerar visserligen den icke reguljära tank- och tramparten kvantitativt. Den reguljära godstrafiken — som i huvudsak går med färjor och som omfattar mera högvärdigt gods — tilldrar sig emellertid särskilt intresse från näringspolitisk synpunkt samt med hänsyn till fraktkostnaderna. I fråga om persontrafiken konstaterades, att flyget i allt större utsträckning tagit över de fasta, över hela året fördelade persontransporterna, medan beträffande turistresorna transporterarna med båt alljämt dominerar.

Jag erinrade vidare om att Gotlandsbolaget numera — bortsett från den lastbåtstrafik som AB Sjölinjer bedriver på Stockholm — svarar för den reguljära sjötrafiken med landet i övrigt. Gotlandsbolagets trafik har helt karaktären av färjetrafik. Någon egentlig konkurrenssituation föreligger sålunda inte i fråga om de reguljära, sjögående gods- och persontransporterna. Detta sammanhänger med trafikunderlagets relativt sett begränsade omfattning. Den företagsmässiga koncentrationen kan — som jag då framhöll — också sägas vara en förutsättning för att trafikarbetet skall kunna drivas på ett rationellt sätt och utan onödigt höga priser.

Samtidigt som det framstår som nödvändigt att säkra koncentration och samordning av trafikarbetet, motiverar emellertid monopolsituationen för det trafikdrivande företaget att det allmänna får en fortlöpan- de insyn i verksamheten, liksom möjligheter att vid behov påverka den. Det gäller här att skapa garantier för ett tillräckligt tillgodoseende av det gotländska näringslivets och den gotländska allmänhetens behov i fråga om trafikuppläggnings överhuvud, anspråken på att gods- och persontransporter sker till rimliga och lämpligt avvägda taxor osv.

För att säkra en sådan insyn och ett sådant inflytande föreslogs i den förenämnda propositionen en lag, enligt vilken linjesjöfart mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland skall få drivas endast efter tillstånd av Kungl. Maj:t. I lagen anges de närmare förutsättningarna för att tillstånd skall lämnas. Taxor och turplaner skall fastställas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Även i övrigt kan bestämmas särskilda villkor. — Sedan lagen antagits av riksdagen, har såsom nämnts trafiktillstånd meddelats Gotlandsbolaget att bedriva sjöfart för gods- och personbefordran mellan Gotland och

svenska hamnar utanför Gotland. Vidare har AB Sjölinjer lämnats tillstånd att bedriva sjöfart för styckegodsbefordran i regelbunden trafik mellan Gotland och Stockholm. Genom särskilda beslut har turplaner och taxor fastställts för de båda bolagen att gälla t. o. m. den 31 januari 1972.

I den nyssnämnda propositionen uttalade jag min avsikt att senare återkomma till frågan om den ekonomiska insats som ställts i utsikt i syfte att reducera fraktkostnaderna i den reguljära trafiken mellan Gotland och fastlandet. Sedan frågan om ett sådant transportstöd behandlats inom kommunikationsdepartementet, får jag i det följande redovisa resultatet av mina överväganden.

Jag vill då först uppehålla mig vid den särskilda varu- och prismässiga karaktären hos den kvantitativt dominerande lastbåtstrafiken, varmed jag avser den icke-reguljära tramp- och tankfarten ävensom den begränsade reguljära lastbåtstrafik som AB Sjölinjer bedriver. Av de totalt ca 2,6 milj. ton gods som år 1969 transporterades till eller från Gotland i lastbåtstrafik avsåg ca 30 % — eller närmare 800 000 ton — gods som utfraktades till eller infraktades från utländsk hamn. Av återstående ca 1,8 milj. ton utgjorde drygt 1,5 milj. ton utgående gods till och knappt 300 000 ton ingående gods från det svenska fastlandet. Det utgående godset dominerades helt av kalksten, kalk och cement — ca 1,5 milj. ton — vartill kom vissa kvantiteter av främst spannmål och socker. Det från det svenska fastlandet inkommande godset utgjordes till största delen av oljor och mineraloljeprodukter — ca 200 000 ton — och i övrigt av främst gödselmedel och obearbetade mineraliska ämnen.

Som framhållits i det föregående går den helt övervägande delen av godset i lastbåtstrafik till trampfartsfrakter, som väsentligt understiger vad som betingas för bilgods av det slag som går i den reguljära färjetrafiken med det svenska fastlandet. Som också påpekats är det i huvudsak fråga om gods som med hänsyn bl. a. till hanteringen inte lämpar sig för lastbils- och trailertransporter. Det kan dock tänkas, att vissa varuslag i den utgående godsströmmen — vilka relativt sett representerar endast en mindre del av denna — vid tillräckligt djup i en subventionerad utgående taxa i färjetrafiken — på kortare eller längre sikt skulle gå över till biltransporter via färja.

Den reguljära färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet — som bedrivs av Gotlandsbolaget med f. n. tre färjor i året-runttrafik — är i detta sammanhang av särskilt intresse. Den omfattar en godsmängd av ca 125 000 ton, varav drygt 70 000 ton till och drygt 50 000 ton från Gotland. Transporterna är såsom nämnts numera helt bilburna, och huvuddelen av godset går på trailers och semitrailers. I den norrgående trafiken — f. n. på linjerna Visby—Nynäshamn och Visby—Södertälje — går i betydande utsträckning gods från eller till

stockholms- och mälardistriktet. Delvis går godset — ofta efter omlastning i Stockholm — i vidare relationer. I trafiken på smålandskusten — med åretruntlinjer Visby—Oskarshamn — går i huvudsak gods från och till de södra delarna av landet. Allmänt gäller att de s. k. transportförmedlingsföretagen med sina hopsamlade, distribuerande och allmänt transportsamordnande uppgifter spelar en betydande roll i varuutbytet mellan Gotland och fastlandet.

Det till Gotland transporterade färjegodset omfattar ett brett varuregister. Förutom livsmedel — som svarar för uppskattningsvis 50 % av den ingående varuströmmen — är det fråga om bl. a. konfektionsvaror, kemiska produkter, el- och byggnadsmateriel, maskiner och diverse verkstadsprodukter. Det från Gotland utgående färjegodset utgörs till uppskattningsvis 60 % av på Gotland producerade livsmedel — såsom kött, fläsk, konserver och mejeriprodukter — vissa andra jordbruksprodukter, varor från clindustrisektorn ävensom vissa andra bearbetade varor.

När det gäller att bedöma i vilken utsträckning och i vilka former ett fraktsstöd skall utgå kan följande konstateras.

I fråga om det gods som transporteras i tank- och trampfart gäller såsom nämnts att det till helt övervägande del sker till frakter som ligger väsentligt under vad som betingas vid bilburna transporter. Något transportstöd är i sådana fall givetvis inte motiverat. I den utsträckning fraktskillnaderna är mera begränsade gäller det gods som med hänsyn till hanteringsmöjligheterna i och för sig kan transporteras med trailers och som på kortare eller längre sikt också kan tänkas gå över till denna transportform vid en subventionering av den utgående färjetaxan. Med hänsyn till denna möjlighet bortfaller skälen helt för att överhuvud subventionera något gods i den angivna lastbåtstrafiken.

I enlighet härmed föreslår jag, att fraktsstödet knyts till den reguljära färjetrafiken. Med en sådan utgångspunkt gäller det att utforma fraktsstödet på ett sådant sätt att det bäst främjar Gotlands regionala och näringspolitiska utveckling.

Vid mina överväganden huruvida fraktsstödet skall avse både in- och utgående färjetransporter eller om det bör koncentreras till de utgående transporterna och därvid kunna ges ett relativt sett ökat djup har jag funnit avgörande skäl tala för det senare alternativet. Som framgått av det föregående utgörs den ingående varuströmmen till uppskattningsvis hälften av livsmedelsprodukter och därutöver av ett förhållandevis brett register av konsumtionsvaror ävensom olika slags kapitalvaror och verkstadsprodukter.

I fråga om prisbildningen på det ingående färjegodset ger tillgängligt material klart vid handen att gotlandspriserna beträffande den övervägande delen av detta gods — vid en jämförelse med genomsnittet för landet — inte återspeglar någon av transportkostnaderna betingad för-

dyring. Undersökningar genomförda av statens pris- och kartellnämnd visar sålunda, att livsmedelspriserna på Gotland snarare understiger än överstiger motsvarande priser på fastlandet. Mera allmänt gäller i fråga om livsmedel liksom beträffande vissa andra slags konsumentvaror att merkostnaden genom färjeöverfarten neutraliseras genom att leverantörerna tillämpar en för hela eller stora delar av landet generell prissättning. Prismaterial insamlat i början av år 1971 i samband med nämndens löpande prisövervakning avseende olika slags kapitalvaror — diskmaskiner, kyl- och frysskåp, tvättmaskiner, spisar och TV-apparater — tyder exempelvis på att flertalet av de ifrågavarande märkena var billigare på Gotland än i genomsnitt för hela landet. I en del fall var priserna på Gotland något högre, men skillnaderna var små. Därtill kom att skillnaden mellan åsatt och uttaget pris i genomsnitt var ca 3 % för landet i dess helhet men 5 % för Gotland. Vidare kan nämnas att bostadsstyrelsens s. k. ortskoefficienter — som återspeglar variationer i byggnadskostnaderna — pekar på att dessa för Gotland ligger på samma nivå som landet i övrigt och klart understiger kostnaderna i Norrland och storstadsområdena. I fråga om till Gotland ingående s. k. mellanprodukter som används av den tillverkande industrin och där- efter i bearbetad form i huvudsak återtransporteras till fastlandet gäller att de som regel omfattas av transportavtal avseende såväl in- som utgående gods och med rabatter för den totalt transporterade godsmängden. Under angivna förhållanden skulle ett fraktstöd avseende det till Gotland ingående färjegodset uppenbarligen endast i begränsad omfattning komma den gotländska allmänheten och det gotländska näringslivet till godo. Ett sådant stöd skulle dessutom i vissa fall kunna skapa svårigheter för gotländska företag. Jag anser sålunda, att det inte finns anledning att låta ett fraktstöd omfatta varuinförseln.

I fråga om de utgående transportererna talar emellertid vägande skäl för att genom ett fraktstöd minska de kostnadmässiga olägenheter för det gotländska näringslivet som följer med Gotlands läge och med de därav betingade merkostnaderna i samband med färjeöverfarten. Därmed skapas också gynnsammare betingelser för den näringspolitiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till. I fråga om utformningen av transportstödet gäller såsom nämnts att de utgående transportererna till helt övervägande delen avser på Gotland producerade jordbruks- och livsmedelsprodukter samt mera bearbetade produkter från i första hand verkstadsindustrin. Allmänt gäller att det är fråga om varor, som det från regionalpolitisk synpunkt är angeläget att stödja. Vid en jämförelse med det norrländska transportstödet kan också konstateras, att det till allra största delen är varor som faller inom detta. Detsamma gäller de speciella godsslag som f. n. går i trampfart men som vid ett fraktstöd inom ramen för färjetrafiken kan tänkas på kortare eller längre sikt gå över till biltransporter.

Endast undantagsvis och i begränsade kvantiteter är det i den från Gotland utgående färjetrafiken fråga om gods som faller utanför det norrländska transportstödet. Med den angivna strukturen på det utgående godset krävs inte den selektiva stödförform som man i norrlandssammanhang arbetar med, utan en generell lösning innefattande hela det färje-transporterade godset kan väljas. Endast militära transporter bör undantas. I ett sådant generellt arrangemang ligger väsentliga administrativa fördelar. Bl. a. kan man därigenom bygga in fraktstödet direkt i Gotlandsbolagets taxa. Ett sådant arrangemang — som bygger på att det anslag som anvisas för fraktstöd utbetalas till Gotlandsbolaget för att möjliggöra en däremot svarande reduktion av taxan — är möjligt genom den kontroll i taxehänseende och den insyn i bolaget som lagen om linjesjöfart på Gotland medger.

Vid avvägningen av fraktstödet har jag velat ge det ett sådant djup att marknadsförutsättningarna för det gottländska näringslivet påtagligt förbättras och avsättningen av gottländska produkter i motsvarande mån stimuleras. Jag har därvid stannat för att föreslå en nedsättning av godstaxan (längdmetertaxan för godsfordon) för de utgående transporterna med 50 % fr. o. m. den 1 februari 1972. Därmed följer att fraktavgiften per längdmeter vad avser sträckan Gotland—Nynäshamn kan minskas från 39 till 20 kr. samt beträffande sträckan Gotland—Oskarshamn/Västervik från 32 till 16 kr. Denna reduktion av färjetaxan innebär utslagen på olika totala transportlängder — under antagande av fordonslaster om 5—15 ton — att frakten på exempelvis sträckorna Visby—Stockholm, Visby—Göteborg och Visby—Norrköping sänks med 15—25 %. Härvid har av såväl Gotlandsbolaget som transportförmedlingsföretagen normalt tillämpade rabatter beaktats. Detta innebär ett stöd som väl hävdar sig vid jämförelse med vad som tillämpas inom större delen av det allmänna stödområdet vid motsvarande avstånd.

De berörda transportförmedlingsföretagen har åtagit sig att utforma sina gotlandstaxor med hänsyn till fraktstödet storlek och anknytning till den från Gotland utgående färjetrafiken.

För att trygga att det nu föreslagna fraktstödet verkligen kommer det gottländska näringslivet till godo avser jag att föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt statens pris- och kartellnämnd att följa transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken från Gotland.

I anslutning till behandlingen av godstaxan — avseende avgifter för överföring av godsfordon — har jag även övervägt frågan om avgifter för överföring av personbilar mellan Gotland och fastlandet. Av det föregående framgår att antalet överskeppade personbilar för år 1971 beräknas till ca 88 000, varav huvuddelen eller ca 70 000 överförs i anslutning till turistresor. Återstoden var hemmahörande på Got-

land. Avgiften för en överförd personbil är f. n. 60 kr., varå på Gotland bosatta personer erhåller 50 % rabatt. För att på en gång gynna turismen — som är en betydelsefull inkomstkälla på Gotland — och förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor vill jag även för dessa fordon föreslå en kraftig fraktreducering. Vid de överläggningar som förts mellan kommunikationsdepartementet och Gotlandsbolaget har det visat sig att ett företagsekonomiskt utrymme finns för en reduktion av personbilstaxan med ca 10 %. Jag är beredd förordna att ett medelsutrymme beräknas som vid den givna trafiken motsvarar en ytterligare reduktion med ca 15 %. Detta skulle alltså innebära en total fraktnedgång med 25 %. Det innebär vid nuvarande förhållanden att avgiften för en överförd personbil fr. o. m. den 1 februari 1972 skulle bli 45 kr., varå på Gotland bosatta personer liksom hittills skulle erhålla 50 % rabatt. — Det kan vidare nämnas, att företagsekonomiskt utrymme inom bolaget därjämte bedömts finnas för en sänkning av personbilstaxan med ca 10 %. I enlighet härmed har genom beslut av Kungl. Maj:t den 29 oktober 1971 priset på färdbiljett enkel resa mellan Gotland och fastlandet fr. o. m. den 1 februari nästa år bestämts till 38: 50 kr., mot f. n. 42: 50 kr. På detta erhåller på Gotland bosatta personer 50 % rabatt.

Kostnaden för det nu föreslagna fraktstödet kan beräknas till sammanlagt 2,1 milj. kr. per år, varav ca 1,5 milj. kr. hänför sig till gods-transportstödet och ca 600 000 kr. till nedsättning av personbilstaxan.

Vid bestämningen av de företagsekonomiska förutsättningarna för taxesättningen har hänsyn tagits till den i viss mån ändrade marknadsituationen, som genom koncessionen inträtt för Gotlandsbolaget. Den har bl. a. inneburit att en extra konsolidering inte längre krävs med hänsyn till risken för en uppkommande konkurrens. Bortsett härifrån gäller givetvis att en sådan konsolidering bör finnas som behövs för att bolaget skall kunna utvecklas i företagsekonomiskt sunda och rationella former.

Vid bedömningen av taxesättningen har ett något reducerat utrymme beräknats för rabatter till de transportförmedlingsföretag som svarar för huvuddelen av det med färjorna befraktade godset. Jag vill emellertid i sammanhanget understryka, att de rabatter som sedan åtskilliga år utgår till dessa företag har medgetts av Gotlandsbolaget på rent kommersiella grunder. Även om viss reduktion kan vara motiverad med hänsyn till den i viss mån ändrade karaktären på Gotlandsbolagets trafik, kvarstår dock rabatternas kommersiella karaktär. På samma sätt bör bolaget kunna medge andra kunder liknande rabatter på kommersiella grunder.

Medel till det ifrågavarande fraktstödet bör anvisas under ett särskilt förslagsanslag, vilket lämpligen kan benämnas Transportstöd till Gotland. För budgetåret 1971/72 föreslår jag, att detta

anvisas med 900 000 kr. svarande mot kostnaderna för en femmånadersperiod (1.2—30.6.1972). För budgetåret 1972/73 kommer anslagsfrågan att behandlas i statsverkspropositionen.

Det föreslagna fraktstödssystemet bör bedrivas som försöksverksamhet under en treårsperiod.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

- 1) godkänna de av mig förordade riktlinjerna för ett transportstöd till Gotland,
- 2) till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1971/72 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 900 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten