

## Motion

1982/83:1419

Per-Richard Molén

### Det regionala transportstödet

Transportstöder har alltsedan det infördes i näringslivet upplevts som ett av de effektivaste medlen att åstadkomma regional utjämning i landet. Stödet minskar de avståndsberoende kostnaderna. Transportstödet är också ett av de billigare regionalpolitiska stödformerna.

Olyckligtvis har transportstödet gång efter annan utsatts för förändringar. Om stödet skall ha något värde, måste företagen ges möjlighet att ta hänsyn till det i sin ekonomiska planering. Det bör med andra ord vara möjligt att i en investeringskalkyl räkna med att transportstödet bibehålls under den tid som erfordras för att investeringen skall bli återbetald.

Under våren 1982 beslöt riksdagen att transportstödet som utgår för sågade och hyvlade trävaror icke skulle gälla för "Bulksågverk" i det norrländska kustområdet. Någon definition av detta begrepp finns inte. Transportrådet, som handlägger transportstödet, menar, att sågverk med en årlig produktion överstigande 60 000 m<sup>3</sup> skall hänföras till bulksågverk. Denna gräns har inte något stöd i de verkliga förhållandena, om man med bulksågverk avser s. k. exportsågverk. I praktiken föreligger intet samband mellan årsproduktion och export. Regeln medför en konkurrensnedvridning på den svenska marknaden, som måste anses otillfredsställande. Detta belyses av att fraktkostnaden från exempelvis Umeå-området till Jönköping blir 28 kr. per m<sup>3</sup> högre för ett sågverk som inte får frakttöd än för ett sågverk som får stöd. Alla företag inom stödområdet — stora som små — bör ges samma rätt till transportstöd. Skillnaden i produktionskostnad mellan sågverk med en årsproduktion över den aktuella gränsen och ett sågverk med en mindre produktion motiverar icke skilda behandlingar i transportstödavseende.

En annan betydande olägenhet med transportstödet i dess nuvarande utformning är att det inte är konkurrensneutralt mellan olika transportsätt. Sjöfarten på Norrland, som drastiskt har minskat i omfattning under senare år, förlorar ständigt på marginalen marknadsandelar till järnväg och lastbil, som bl. a. har fördelen av att få tillgodoräkna sig transportstöd. I dagens läge behövs det inte så stora förändringar för att situationen för stuveriföretag, speditörer, mäklare och hamnförvaltningar blir bekymmersam.

I Finland har ett transportstöd, som omfattar både sjö- och landtransporter, varit i kraft sedan några år.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen begär att regeringen ger transportrådet i uppdrag att inom ramen av budgeterat anslag ändra reglerna för transportstöd för sågade och hyvlade trävaror i enlighet med motionens förslag,

att riksdagen hos regeringen anhåller om en skyndsam utredning rörande möjligheterna för transportstöd för sjöfarten.

Stockholm den 25 januari 1983

PER-RICHARD MOLÉN (m)