

Motion

1980/81:465

av Olle Östrand m. fl.
om SJ:s fraktprissättningar

Under 1979 omprövades 1963 års trafikpolitik där varje trafikgren skulle bära sina egna kostnader. Enligt proposition 1978/79:99 skall fördelning på trafikslag ske efter samhällets marginalkostnader för en viss transporttjänst. Det är en riktig princip. Bland annat ger den större möjligheter att få in regionalpolitiska synpunkter i diskussion om trafikens utveckling. Det avgörande blir emellertid hur den praktiskt kommer att tillämpas.

I propositionen sades ingenting om hur trafikpolitiken skulle tillämpas för sjöfart. Därför beslöt riksdagen på socialdemokratiskt initiativ att sjöfartens roll i trafikpolitiken skulle prövas. Många skäl talar för att sjötransporterna sett från samhällets sida har låga marginalkostnader. Därför borde man enligt de nya trafikpolitiska riktlinjerna överväga att sänka kostnaderna för sjöfarten. Detta skulle stimulera en övergång från land till sjötransporter. Kustsjöfarten skulle bl. a. av den anledningen få helt andra utvecklingsmöjligheter.

Utvecklingen har hittills snarast gått i den andra riktningen. Framför allt Norrlandshamnarna hävdar att SJ har utnyttjat de nya trafikpolitiska riktlinjerna för att med en hård marginalkostnadsprissättning konkurrera med sjöfarten om massgods.

Klart är att SJ numera arbetar med mycket stora rabatter på gods som annars brukar gå på sjön och SJ blir då tillsammans med effekterna av transportstödet mycket konkurrenskraftigt gentemot sjöfarten.

Norrlandshamnarna har bl. a. i uppvaktningen till regeringen pekat på följande exempel, där man anser att SJ har erbjudit fraktpriser som ej ger tackning för de fasta kostnaderna.

Pågående transporter av ca 200 000 årston koks från Luleå till Borlänge.

Föreliggande SJ-offert för 300 000–400 000 årston kulsinter via Luleå till Surahammar.

Föreliggande SJ-offert för transporter av 800 000 årston stålämnen från Luleå till Borlänge.

Pågående direkttrafik med järnväg från Korsnäs–Marma i Gävle till kontinenten.

Pågående transporter av mycket stora kvantiteter papper från Kramfors till Hommelvik i Norge.

Föreliggande SJ-offert för transporter av olja från Göteborg till Västerås.

Gävle Hamn har framlagt följande transportkostnadsredovisning:

SJ har lämnat offert för transport av upp till 800 000 ton stålämnen per år från Luleå till Borlänge. Järnvägstransportlängden är här 1 038 km. Den ordinarie SJ-frakten för 20-tons vagnlaster klass 2 var vid offerttillfället 126:20 kr. per ton. I den angivna offerten erbjöds frakten utföras för 48 kr. per ton. Nedsättning 64 %.

SJ hävdar för sin del att varje offert är affärsmässigt riktig för deras del i och med att det innebär ökat kapacitetsutnyttjande och ger täckningsbidrag till verksamheten i övrigt. Det bör i sammanhanget påpekas att SJ:s godstrafikrörelse redovisar ett betydande underskott, vilket kan tyda på att hamnarnas kritik av SJ:s prissättning är relevant. Det kan också noteras att, enligt SJ:s verksamhetsberättelse för 1979/80, hela 95 % av transportererna går enligt särskilt avtal. Bara 5 % går på den officiellt fastställda taxan.

Det är både från trafikpolitisk och regionalpolitisk synpunkt utomordentligt angeläget att man får en fraktprissättning som ger en samhällsekonomiskt riktig fördelning av godset mellan olika transportslag.

Det är därför angeläget att få till stånd en objektiv granskning av de principer för taxesättning som SJ tillämpat och som blivit föremål för kritik från hamnarnas sida. En sådan granskning kan lämpligen ske antingen inom ramen för den utredning om kustsjöfarten som regeringen tillsatt eller i annan form.

Med det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts som SJ:s taxesättning.

Stockholm den 21 januari 1981

OLLE ÖSTRAND (s)

STIG ALFTIN (s)

IRIS MÅRTENSSON (s)

OLLE WESTBERG (s)

i Hofors

WIVI-ANNE CEDEROVIST (s)

AXEL ANDERSSON (s)

ING-MARIE HANSSON (s)