

## Nr 140

Kungl. Maj:ts proposition angående transportstöd till Gotlandstrafiken; given Stockholm den 25 oktober 1974.

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

## CARL GUSTAF

BENGT NORLING

## Propositionens huvudsakliga innehåll

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till infördes den 1 februari 1972 för en treårig försöksperiod ett fraktstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik med fastlandet. Samtidigt vidtogs en reducering av bolagets personbilstaxa. En förstärkning av godstransportstödet genomfördes den 1 juli 1973. Fr. o. m. år 1973 infördes vidare i flygtrafiken mellan Gotland och fastlandet vissa specialpriser och rabattarrangemang, vilka särskilt gynnade gotlänningarna samt turismen.

I föreliggande proposition redovisas en utvärdering av det hittillsvarande godstransportstödet. Härvid konstateras att stödet väl fyllt sin regionalpolitiska uppgift att reducera de kostnadsmässiga olägenheter som Gotland har.

Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha och för att ytterligare gynna det gotländska näringsliv som är beroende av råvaror och halvfabrikat från fastlandet föreslås i föreliggande proposition en utvidgning av godstransportstödet att även avse transporter i färjetrafiken till Gotland. Med ett sådant stöd befrämjas även en prisutjämning i fråga om olika slag av konsumtionsvaror, byggnadsmaterial etc.

Som ett led i strävandena att förbättra betingelserna för befolkningen på Gotland, att öka landsdelens lokaliseringpolitiska attraktivitet och för att även gynna turismen föreslås i propositionen vidare ett transportstöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor. Detta stöd innebär i förhållande till nu gällande taxor en sänkning av biljettpriserna på olika relationer med 25–40 %.

I anslutning till nu gällande specialpriser och rabattarrangemang i flyget mellan Gotland och fastlandet förutsätts viss relativ förbättring.

Vid ett bifall till förslagen i propositionen blir den totala årskostnaden för de olika transportstödsåtgärderna ca 21 milj. kr.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 25 oktober 1974.

*Närvarande:* statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, BENGTSOON, NORLING, LÖFBERG, CARLSSON, ZACHRISSON, LEIJON, HJELM-WALLÉN.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *transportstöd till Gotlandstrafiken* och anför.

## 1 Lagen om linjesjöfart på Gotland och det nuvarande transportstödet

### 1.1 Lagen 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 transporterna 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 men representerar samtidigt den del av godstransporterna 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 transporterna 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 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 skäliga 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. Departementschefen framhöll också att skälen för ett samhälleligt inflytande ytterligare förstärks, 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.

Enligt den tidigare nämnda lagen – som trädde i kraft den 1 februari 1971 – får linjesjöfart på Gotland bedrivas 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 tillfredsställande 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 med stöd av lagen varje år härefter fastställt turplaner och taxor för de båda bolagens ifrågavarande trafik.

## 1.2 Det nuvarande transportstödet

På förslag av Kungl. Maj:t har 1971 års riksdag (prop. 1971:154, TU 1971:28, rskr 1971:350) beslutat om ett transportstöd för Gotland i anslutning till färjetrafiken med fastlandet. Transportstödet – som i första hand bedrivs som en försöksverksamhet under en treårsperiod med början den 1 februari 1972 – har tillkommit i syfte att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till. Det är dels fråga om ett frakttöd avseende godstransporterna till fastlandet, dels en med främst statliga medel åstadkommen reduktion av personbilstaxorna. Den senare har gjorts för att gynna turismen och för att förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor.

Vid utformningen av frakttödet anfördes i nyssnämnda proposition olika skäl för att i första hand inrikta stödet på de från Gotland utgående transporterna. Med ett sådant stöd – som kom att omfatta på Gotland producerade livsmedel, vidare andra jordbruksprodukter, varor från elmaterialindustrin ävensom vissa andra bearbetade varor – kunde man minska de kostnadsmässiga olägenheter för näringslivet på Gotland som följer med Gotlands läge och med därav betingade merkostnader i samband med färjeöverfarten. I fråga om det ingående färjagodset – som i betydande utsträckning utgörs av livsmedelsprodukter och ett brett register av konsumtionsvaror – konstaterades i sammanhanget, att inom pris- och kartellnämnden då tillgängligt material gav vid handen att gotlandspriserna beträffande den övervägande delen av detta gods – vid en jämförelse med genomsnittet för landet – inte återspeglade någon av transportkostnaderna betingad fördyring. Det gällde exempelvis livsmedel och vissa andra konsumtionsvaror liksom olika slags kapitalvaror.

Beträffande storleken av det i anslutning till propositionen 1971:154 beslutade frakttödet avseende det från Gotland utgående godset gällde

att nedsättning från den 1 februari 1972 medgavs med 50 % av godstaxan (längdmetertaxan för godsfordon).

Vad avser personbilstaxorna har från den 1 februari 1972 – med utnyttjande i huvudsak av statliga medel och därutöver av visst ekonomiskt utrymme hos trafikföretaget – en reducering skett med 25 %. På den reducerade avgiften erhåller på Gotland bosatta personer 50 % rabatt.

Med hänsyn till angelägenheten att hjälpa det gotländska näringslivet beslöt 1973 års riksdag på förslag av Kungl. Maj:t (prop. 1973:95, TU 1973:14, rskr 1973:250) att under pågående försöksperiod vidta en förstärkning av stödet till godstrafiken. En sådan genomfördes från den 1 juli 1973 och innebar – jämfört med vad som gällde vid ingången av år 1972 – en reducering av längdmetertaxan med 75 %.

Transportstödet är inbyggt i Gotlandsbolagets taxa. Ett sådant arrangemang – som innebär att det anslag som anvisas för fraktstöd utbetalas till Gotlandsbolaget för att möjliggöra en däremot svarande reducering av taxan – är möjligt genom den kontroll i taxehänseende och den insyn i bolaget som lagen om linjesjöfart på Gotland medger. Utbetalningen av fraktstödet till Gotlandsbolaget görs en gång per kvartal. Administrationen av transportstödet handhas av fraktbidragsnämnden.

Kostnaderna för transportstödet uppgick för perioden 1 februari 1972–30 juni 1972 till 828 000 kr., för budgetåret 1972/73 till 2 179 076 kr. och för budgetåret 1973/74 till 3 383 114 kr. Av de angivna beloppen avser 600 000 kr. per år det statliga stödet i anslutning till den reducerade personbilstaxan.

För att trygga att fraktstödet verkligen kommer det gotländska näringslivet till godo har Kungl. Maj:t uppdragit åt statens pris- och kartellnämnd att följa transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken från Gotland.

För att motverka vissa prismässiga olägenheter i flygtrafiken på Gotland som följt med en av Linjeflyg AB år 1973 vidtagen allmän taxeomläggning har riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t anvisat särskilda medel för att möjliggöra vissa pris- och rabattåtgärder i angivna flygtrafik. Kostnaderna i anledning härav beräknas för budgetåret 1974/75 till ca 3 milj. kr.

## 2 Trafiken till och från Gotland

### 2.1 Godstrafiken

År 1973 uppgick den totala godstrafiken till och från Gotland till 3,2 milj. ton. Härav avsåg 2,7 milj. ton gods från Gotland och ca 0,5 milj. ton gods till Gotland. Jämfört med motsvarande siffror för år 1965 har såväl den ankommande som den avgående trafiken ökat med 21 %.

Tabell 1. Godstrafiken till och från Gotland åren 1965, 1969 och 1973 (tusen ton)

År	till Gotland		från Gotland		lastbåtsgods		bilburet gods		Totalt	
	tton	index	tton	index	tton	index	tton	index	tton	index
1965	414	100	2195	100	2532	100	77	100	2609	100
1969	540	130	2197	100	2612	103	125	162	2737	105
1973	501	121	2657	121	3005	119	153	198	3158	121

Av den totala godstrafiken svarade år 1973 färjetrafiken för ca 5 % och lastbåtstrafiken för ca 95 %. Motsvarande procenttal för år 1965 var 3 resp. 97. Den bilburna godstrafiken med färja har i det närmaste fördubblats sedan år 1965.

Den helt övervägande delen av lastbåtstrafiken – uppskattningsvis mer än 99 % – bedrivs i trampfart.

Den begränsade reguljära lastbåtstrafiken går mellan Visby och Stockholm, och den drivs sedan februari 1971 endast av AB Sjölinjer.

#### 2.1.1 Lastbåtstrafiken

Lastbåtstrafikens fördelning på in- och utgående trafik och olika varuslag år 1973 redovisas i tabell 2.

Av tabellen framgår att det *till Gotland* transporterade lastbåtsgodset uppgår till 412 tton, varav 240 från det övriga Sverige och 172 från utlandet.

Av det *ingående svenska* godset utgör oljeprodukter den helt dominerande delen (177 tton), varjämte mera betydande kvantiteter kan noteras för gödningsmedel (38 tton), livsmedel (8 tton) och spannmål (7 tton).

Beträffande det *ingående utländska* godset är de största varugrupperna oljeprodukter (116 tton), obearbetade mineraliska ämnen (29 tton) och gödningsmedel (10 tton).

Av tabell 2 framgår vidare att det *från Gotland* transporterade lastbåtsgodset år 1973 uppgår till 2,6 milj. ton, varav 1,6 milj. ton till det övriga Sverige och 1,0 milj. ton till utlandet.

Av det utgående godset *till svenska fastlandet* utgörs de två helt dominerande posterna av kalksten (714 tton) och cement (785 tton). I

övrigt kan nämnas trävaror (43 tton), livsmedel (17 tton) och spannmål (6 tton). De nämnda posterna svarar tillhoppa för 99,5 % av det till svenska hamnar utgående lastbåtsgodset.

Det till utlandet transporterade godset avser i huvudsak kalksten (730 tton), cement (170 tton), trävaror (97 tton) och spannmål (17 tton).

Av redovisningen i det föregående framgår att godset till och från utlandet utgör en relativt betydande del av godsströmmarna i lastbåtstrafiken. Av införseln kommer sålunda 42 % från utlandet och av utförseln går ca 39 % till utlandet.

Tabell 2. Varutrafiken med lastfartyg till och från Gotland år 1973 fördelad på varuslag

Varuslag	Utrikes				Inrikes			
	Till Gotland		Från Gotland		Till Gotland		Från Gotland	
	1 000 ton	%	1 000 ton	%	1 000 ton	%	1 000 ton	%
Spannmål	4	2,3	17	1,7	7	2,9	6	0,4
Livsmedel	6	3,5	1	0,1	8	3,4	17	1,1
Oljefröer			3	0,3			2	0,1
Trävaror	3	1,7	97	9,5			43	2,7
Gödningsmedel	10	5,8			38	15,8		
Salt	2	1,2			1	0,4		
Sand, grus					1	0,4		
Gipssten, kalksten, dolomit	27	15,7	730	71,7			714	45,4
Malmer och skrot							5	0,3
Andra råvaror	1	0,6						
Oljor och bensin	116	67,4			177	73,8		
Kemiska grundämnen och föreningar	2	1,2			1	0,4		
Cement			170	16,7			785	49,9
Andra varor av mineraliska ämnen	1	0,6			1	0,4		
Metaller					3	1,3		
Maskiner, transportmedel					1	0,4		
Övriga färdiga varor					1	0,4		
Övrigt					1	0,4	1	0,1
Summa	172	100,0	1 018	100,0	240	100,0	1 574	100,0

Den helt övervägande delen av godset i lastbåtstrafiken -- såsom kalksten och cement -- transporteras 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 till allra största delen fråga om gods som med hänsyn bl. a. till hantering inte lämpar sig för lastbils- och trailertransporter.

Vissa andra volymmässigt förhållandevis betydande varuslag såsom oljeprodukter och spannmål samt foder och gödningsmedel kan dock med hänsyn till fraktförhållandena och allmänna förändringar i distributionssystemen på sikt tänkas gå över till biltransporter med färja.

## 2.1.2 Färjetrafiken

Den reguljära färjetrafiken mellan Gotland och det svenska fastlandet bedrivs som tidigare nämnts endast av Gotlandsbolaget. Bolaget angör med dagliga turer året runt Nynäshamn och Oskarshamn. Under sommarsäsongen angörs även Grankullavik och Västervik. På Gotland utgår trafiken från Visby, varjämte under sommaren även Klintehamn angörs.

Godstrafiken med färja är numera så gott som helt bilburen, och fartygen är konstruerade för roll-on/roll-off-trafik. Huvuddelen av godset fraktas på trailers, vilket innebär att dragfordon och förare ej behöver följa med färjorna.

I tabell 3 redovisas vissa uppgifter om godstrafiken med färja.

Under 1973 transporterades 153 tton bilburet gods till och från Gotland. Av den totala godsmängden går 64 tton gods från Gotland och 89 tton till Gotland. 65 % av godset transporterades på linjen Nynäshamn–Visby. Antalet fraktade lastbilar och trailers till och från Gotland uppgick samma år till 22 504 och antalet längdmeter till 246 195.

Tabell 3. Antal lastbilar och trailers, längdmeter samt godsvikt med Gotlandsbolagets färjor relationsvis perioden 1973-02-01–1974-01-31.

Relation	lastbilar och trailers		längdmeter		godsvikt	
	antal	%	antal	%	ton	%
Till Gotland	11 493	51,1	124 636	50,6	88 927	58,1
därav Gotland–Nynäshamn	6 671	29,7	74 766	30,4	55 598	36,3
Gotland–Oskarshamn/ Västervik	4 822	21,4	49 870	20,2	33 329	21,8
Från Gotland	11 011	48,9	121 559	49,4	64 212	41,9
därav Gotland–Nynäshamn	6 438	28,6	73 429	29,8	43 948	28,7
Gotland–Oskarshamn/ Västervik	4 573	20,3	48 130	19,6	20 264	13,2
Till och från Gotland	22 504	100,0	246 195	100,0	153 139	100,0
därav Gotland–Nynäshamn	13 109	58,3	148 195	60,2	99 546	65,0
Gotland–Oskarshamn/ Västervik	9 395	41,7	98 000	39,8	53 593	35,0

Huvuddelen av godstrafiken på färjorna – ca 95 % räknat efter transporterade godsmängder och ca 85 % räknat efter antalet längdmeter – utförs av transportförmedlingsföretagen AB Godstrafik & Bilspedition (GBS), AB Svenska Godscentraler (ASG) samt av Svenska Lastbils AB (Svelast).

Det till och från Gotland transporterade färjegodsets fördelning på varuslag har beräknats med ledning av stickprovsundersökningar och skattningar vid de tre största transportföretagen. Resultatet framgår av tabell 4.

Tabell 4. Bilburet gods med Gotlandsbolagets färjor år 1973 – beräknad fördelning på varuslag (tusen ton)

Varuslag	Till Gotland		Från Gotland		Totalt	
	tton	%	tton	%	tton	%
Livsmedel, fodermedel	41,4	46,6	48,7	75,9	90,1	58,9
Spannmål	0,5	0,6			0,5	0,3
Gödningsmedel	1,2	1,4			1,2	0,8
Malmer och skrot			0,2	0,3	0,2	0,1
Oljor och bensin	0,8	0,9			0,8	0,5
Kemiska produkter	2,6	2,9			2,6	1,7
Varor av mineraliska ämnen samt trävaror <sup>1</sup>	14,9	16,8	1,0	1,6	15,9	10,4
Papper, papp	1,9	2,1	0,4	0,6	2,3	1,5
Metaller	1,3	1,4			1,3	0,8
Arbeten av metall	1,0	1,1	2,3	3,6	3,3	2,2
Maskiner, apparater, elmaterial	14,3	16,1	7,9	12,3	22,2	14,5
Övrigt	9,0	10,1	3,7	5,7	12,7	8,3
Summa	88,9	100,0	64,2	100,0	153,1	100,0

<sup>1</sup> Huvudsakligen byggnadsmaterial.

Närmare 60 %, eller 90 tton, av det bilburna godset utgörs av olika slag av livsmedelsprodukter och fodermedel. Andra volymmässigt stora varuslag är byggnadsmaterial och råvaror, halvfabrikat samt färdiga produkter till och från verkstadsindustrin på Gotland.

Det till Gotland transporterade färjegodset består främst av livsmedel (41,4 tton), maskiner, apparater och elektrisk material (14,3 tton), trävaror och andra byggnadsvaror (14,9 tton). Betydande kvantiteter gödningsmedel, spannmål, oljeprodukter och metaller transporteras också med färja till Gotland.

Även från Gotland är livsmedel och fodermedel det dominerande varuslaget. Denna varugrupp svarar för inte mindre än 76 % av den totala volymen. För övrigt transporteras betydande kvantiteter färdigvaror och halvfabrikat från den gottländska verkstadsindustrin till fastlandet.

Även om huvuddelen av de trävaror och det skrot och returpapper som transporteras från Gotland går med lastbåt, transporteras också vissa kvantiteter av dessa varuslag med färja.

## 2.2 Persontrafiken

### 2.2.1 Färjetrafiken

Antalet personer som reste med Gotlandsbolagets färjor till och från Gotland år 1973 uppgick till ca 507 000 passagerare. Det innebär en markant ökning i förhållande till föregående år.

Tabell 5 Befordrade passagerare med färjor till och från Gotland 1965–1973.

År	Ankommande	Avgående	Summa
1965	..	..	246 435
1966	..	..	252 958
1967	166 709	163 411	330 120
1968	185 720	183 915	369 635
1969	197 990	196 348	394 338
1970	195 785	193 026	388 811
1971	196 294	193 299	389 593
1972	219 570	215 358	434 928
1973	254 963	251 730	506 693

Ser man på passagerarnas fördelning under året framgår att över halva antalet personresor sker under sommarmånaderna juni t. o. m. augusti. Samma mönster återfinns vad gäller personbilar. I sammanhanget kan nämnas att turisternas andel uppskattas till närmare 70 % av resenärerna med Gotlandsbolagets färjor.

Antalet ankommande och avgående personbilar har ökat för varje år under perioden 1965–1973. För hela perioden har skett en ökning från ca 48 000 år 1965 till drygt 123 000 personbilar år 1973.

Tabell 6 Befordrade personbilar med Gotlandsbolagets färjor till och från Gotland 1965–1973.

År	Ankommande	Avgående	Summa
1965	..	..	47 959
1966	..	..	50 554
1967	40 960	38 633	79 593
1968	44 065	43 461	87 526
1969	47 269	46 053	93 322
1970	48 242	46 980	95 222
1971	48 868	47 406	96 274
1972	49 092	51 147	100 239
1973	62 222	61 080	123 302

### 2.2.2 Flygtrafiken

Efter en successiv årlig ökning av antalet passagerare i linjetrafiken på Gotland under perioden 1965–1971 inträffade en minskning år 1972 då antalet passagerare sjönk från 218 000 år 1971 till 207 000. Minskningen accentuerades under år 1973. Detta år uppgick antalet av- och påstigande passagerare på Visby flygplats till ca 181 000.

Tabell 7 Passagerarbefordran i inrikes linjefart till och från Visby flygplats 1965--1973.

År	Ankommande	Avgående	Summa
1965	64 192	67 533	131 725
1966	69 587	71 549	141 136
1967	76 637	78 321	154 958
1968	83 608	85 150	168 758
1969	91 418	97 419	188 837
1970	102 146	108 292	210 438
1971	106 500	111 456	217 956
1972	99 805	106 852	206 657
1973	86 925	94 259	181 184

### 3 Taxor och avgifter för transporter mellan Gotland och fastlandet

#### 3.1 Gotlandsbolagets taxor

För det *bilburna godset* tillämpar Gotlandsbolaget sedan den 1 januari 1971 en s. k. längdmetertaxa, vilket innebär att kunderna betalar för det utrymme som beläggs på bildäck. Detta svarar mot den praxis som mera allmänt gäller för bilfärjor av här ifrågakvarande slag. Nuvarande fraktavgifter per längdmeter är följande.

Sträcka	Taxa kr per längdmeter
<i>Till Gotland</i>	
fr. Nynäshamn	45:--
fr. Oskarshamn/ Västervik/ Grankullavik	37:--
<i>Från Gotland</i>	
t. Nynäshamn	12:25
t. Oskarshamn/ Västervik/ Grankullavik	9:75

För transport av traktorer, grävmaskiner, väghyvlar o. d. uttas en fraktavgift per 100 kg. Vad gäller nu nämnda taxor tillämpar Gotlandsbolaget sedvanliga kommersiella rabatter. För personbilar utan förare erläggs frakt per styck.

Förutom nämnda taxor har Gotlandsbolaget en *fordonstaxa* med olika avgifter för personbilar, husvagnar och släpvagnar, personbussar samt motorcyklar. Avgiften för personbilar är f. n. 54:50 kr. för enkel resa. För personbilar tillhörande på Gotland mantalsskrivna personer är avgiften nedsatt med 50 %.

Enligt gällande *persontaxa* utgör priset för enkel resa till fastlandet 52 kr. och till Grankullavik på Öland 38 kr. För personer mantalsskrivna på

Gotland är priset på färdbiljett reducerat med 50 %. För resenär som önskar hytt under resan tillkommer hytttillägg, som för C-hytt utgör 24 kr., för B-hytt 30 kr. och för A-hytt 38:50 kr. per koj. För tur- och returresa utgår dubbel avgift.

### 3.2 Transportförmedlingsföretagens och Svelasts taxor

Huvuddelen av godstrafiken på färjorna – drygt 85 % av antalet längdmeter och ca 95 % av den överförda godsmängden – sker i regi av transportförmedlingsföretagen AB Godstrafik & Bilspedition (GBS), AB Svenska Godscentraler (ASG) samt Svenska Lastbils AB (Svelast). GBS och ASG tillämpar en speciell godstaxa för Gotlandstrafiken. Taxan som är densamma för de båda bolagen är konstruerad med utgångspunkt i en av Svenska Åkeriförbundet utgiven "Normaltaxa för fjärrtrafik".

I Gotlandstaxan uttages avgifter enligt det fraktberäkningsavstånd, som utgörs av summan av avståndet mellan aktuell fastlandsort och resp. färjehamn på fastlandet samt avståndet färjehamn – Gotland (150 resp. 100 km).

För att täcka färje- och hamnavgifter samt av överfarten föranledda ökade omkostnader görs ett sjötillägg som exempelvis i tariff 5 är 80 kr. per ton norra vägen och 70 kr. per ton södra vägen i riktning till Gotland och 36 kr. resp. 33 kr. i riktning från Gotland.

Gotlandstaxan utvisar fraktkostnaden för sändningar mellan orter på fastlandet och Visby och innehåller liksom fjärrtrafiktaxan en frakttabell för smågods t. o. m. 100 kg och en tabell för sändningar över 100 kg. Den senare frakttabellen är indelad i 6 tariffer. För tillkommande sträckor mellan Visby och orter på Gotland finns en särskild frakttabell.

GBS och ASG har individuella fraktavtal med ett flertal transportkunder i Gotlandstrafiken.

Svelast tillämpar i princip SJ:s godstariffsystem med olika fraktsatser för olika godsslag med tillägg för färjetransporter enligt SJ:s frakttabeller för fartygsleden Visby–Nynäshamn. Med de kunder som anlitar Svelast för regelbundna transporter till/från Gotland har företaget tecknat individuella avtal. Dessa utgör den övervägande delen av Svelasts trafik.

### 3.3 Linjeflygs taxa

Det normala priset vid flygresor mellan Visby och Stockholm/Norrköping/Kalmar uppgår f. n. till 300 kr. tur-och-retur eller 150 kr. enkel resa (exkl. icke obligatorisk bokningsavgift om 30 kr.), vilket motsvarar de priser som Linjeflyg tillämpar i andra jämförbara relationer och som bygger på det nya taxesystem som introducerats i maj 1973. För på Gotland bosatta personer uppgår priset tur-och-retur för bokad plats till 220 kr. På detta pris gäller samtliga de rabattförmåner som i flygtrafiken i övrigt utgår vid ordinarie priser, vilket möjliggjorts genom ett särskilt anslag. I syfte att särskilt gynna turistnäringen på Gotland tillämpas en särskild sommarrabatt som innebär att på fastlandet bosatta personer

under tre sommarmånader åtnjuter det för gotlänningarna gällande specialpriset med de ytterligare reduktionsmöjligheter som följer av de allmänna rabatterna. Detta sommararrangemang som tillämpas under tiden 1 juni–31 augusti finansieras också genom det nämnda anslaget. Härutöver finns i Gotlandstrafiken en speciell rabatt i samband med idrottsresor.

De angivna rabatterna täcks med medel från ett särskilt anslag, Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland. För vartdera av budgetåren 1973/74 och 1974/75 har under detta anslag anvisats 2 400 000 kr. Det ersättningsberättigade underskottet uppgick t. o. m. den 30 juni 1974 till 3 104 000 kr. och beräknas för innevarande budgetår bli av samma storleksordning.

#### **4 Transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken från Gotland de två första stödåren**

##### **4.1 Kungl. Maj:ts uppdrag till statens pris- och kartellnämnd**

I syfte att trygga att transportstödet kommer det gotländska näringslivet tillgodo uppdrog Kungl. Maj:t den 21 januari 1972 åt statens pris- och kartellnämnd att följa transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken från Gotland. SPK har med anledning härav fört överläggningar med närmast berörda transportföretag – AB Svenska Godscentraler (ASG), AB Godstrafik & Bilspedition (GBS) samt Svenska Lastbils AB (Svelast) – för att kontrollera att dessa sänkt sina transporttaxor i anledning av fraktstödet. SPK har också granskat individuella avtal mellan transportföretagen och deras kunder och bedömt huruvida transportavgifterna anpassats med hänsyn till fraktstödet. I cirkulärskrivelse till företagen på Gotland har SPK meddelat att nämnden är beredd att närmare granska fraktavtal för den händelse vederbörande kund skulle vara osäker på om fraktstödet beaktats. Någon begäran härom har ej inkommit under de två första stödåren.

SPK har i juni 1973 och i oktober 1974 till kommunikationsdepartementet överlämnat rapporter avseende tiden från den 1 februari 1972 till den 31 januari 1974, dvs. de två första stödåren.

I det följande ges en sammanfattning av de båda rapporterna.

##### **4.2 Taxeutvecklingen under tiden 1972-02-01–1974-01-31**

Transportförmedlingsföretagen GBS, ASG samt Svelast vidtog den 1 februari 1972 taxereduktioner med beaktande av Gotlandsbolagets sänkningar av längdmetertaxan för godsbefordran för den del av

transportuppdragen som avser sjötransporter från Gotland till fastlandet.<sup>1</sup>

Vid beräkningen av tarifferna har GBS och ASG utgått från ett antagande om en genomsnittlig godsvikt av 700 kg per längdmeter under första stödåret.

Redan under första stödåret kunde SPK konstatera att den faktiska mängden gods per längdmeter i genomsnitt för företagen understeg schablonen om 700 kg med 4 % på den norra linjen och med 12 % på den södra linjen.

Med anledning härav förde SPK under sommaren 1973 överläggningar med de närmast berörda transportföretagen ASG, GBS och Svelast om taxesänkning.

Sedan transportföretagen analyserat sitt godsflöde från Gotland meddelade ASG och GBS att man avsåg att företa en sänkning med 14 kr./ton på linjen Visby--Nynäshamn och 10:40/ton på linjen Visby--Oskarshamn. Företagen baserade detta på en förnyad uppskattning av den genomsnittliga godsvikten per längdmeter, som antogs vara 675 kg i trafiken från Gotland. Den sammanlagda fraktsänkningen i anledning härav och till följd av det utökade frakstödets från den 1 juli 1973, som ASG och GBS därmed företog, uppgick till 35 kr./ton på norra linjen och till 29 kr./ton på den södra linjen.

Svelast, som i viss utsträckning tillämpar SJ:s frakttaxor, sänkte taxorna med 6–21 kr./ton beroende på sändningsstorlek. Genomsnittligt uppgick sänkningen till ca 15 kr./ton.

Enligt SPK:s bedömningar har GBS och Svelast -- efter den angivna justeringen -- tillämpat priser, som i erforderlig utsträckning beaktar frakstödets. För Svelasts del uppvägs en alltför liten sänkning på den norra linjen praktiskt taget av en något kraftigare sänkning på den södra linjen. Frakstödets skulle sålunda ha kommit GBS' och Svelasts kunder tillgodo. GBS kan med hänsyn till utfallet av trafiken under det andra stödåret sägas ha sänkt sina taxor mer än vad som motiverades i anledning av det utvidgade stödet.

ASG har, såvitt man kan döma av trafikutvecklingen, en annan trafik- och godsstruktur. Med denna följer en lägre genomsnittlig vikt än 675 kg gods per längdmeter, vilken ASG och GBS gemensamt kalkylerade med för tiden efter den 1 juli 1973.

Enligt SPK visar utfallet att ASG och dess transportörer kommit i åtnjutande av sänkta överföringskostnader utan att helt ha genomfört motsvarande prissänkning för sina kunder.

<sup>1</sup> Då övriga transportföretag, t. ex. möbeltransportfirmor och lastbilar i icke yrkesmässig trafik, endast svarar för ca 4 % av godstrafiken med lastbil från Gotland har SPK inte ansett erforderligt att inhämta uppgifter om dessa. Enligt Gotlands åkeriförening har t. ex. möbeltransportfirmorna sänkt sina priser med ett belopp som motsvarar sänkningen av överföringskostnaden.

### 4.3 Behandlingen av överföringskostnaderna i taxehänseende.

Den sänkning som genomfördes av färjetaxan för lastbilar från den 1 februari 1972 resulterade i omkostnadsminskningar för transportföretagen i storleksordningen 1,6 milj. kr., medan de taxesänkningar som dessa genomförde under första stödåret uppgick till ca 1,5 milj. kr. Skillnaden berodde främst på att ASG – utifrån ett oriktigt antagande om den genomsnittliga godsvikten per längdmeter – inte sänkte sin taxa i tillräcklig utsträckning. Då utfallet av andra stödåret visar att en diskrepans fortfarande kvarstår ifrågasätter SPK huruvida ASG och GBS fortsättningsvis bör ha samma taxor i Gotlandstrafiken då företagen uppenbarligen har olika utnyttjandegrad av fordonen.

I det tariffsystem som Svelast tillämpar redovisas överföringskostnaderna till och från Gotland separat som en tilläggsavgift till SJ:s frakttaxa. Detta möjliggör för kunden att kunna urskilja överföringsavgiften från övrig fraktkostnad. SPK har med ASG och GBS tagit upp frågan om en motsvarande särredovisning av överföringskostnaderna som ett tillägg till normaltaxan för inrikes fjärtrafik. ASG och GBS har i anledning härav presenterat ett taxeförslag som bygger på en sådan särredovisning.

En särredovisning bör enligt SPK:s mening kunna ge bättre information för transportköparna och en möjlighet att bedöma alternativa transportlösningar.

## 5 Prisläget på Gotland inom olika varuområden

### 5.1 Utredningens syfte

I syfte att klarlägga om det föreligger påtagliga skillnader i levnads-kostnader mellan Gotland och fastlandet har SPK utfört en särskild prisundersökning.

Utredningen har inriktats på att indirekt och kvalitativt belysa förhållanden, som spelar en väsentlig roll för prisnivåerna allmänt sett och följaktligen även för de regionala levnads-kostnadsnivåerna.

Målsättningen för undersökningen har varit att kartlägga prisförhållanden inom tre större varuområden, nämligen dagligvaror, hushållskapitalvaror och byggprodukter, vilka direktförsäljs till konsumenter<sup>1</sup>. Ambitionsgraden, när det gäller beskrivningen av prisförhållanden, har varit högst för dagligvarorna, lägst för byggprodukterna. De skilda ambitionsgraderna har betingats av dels varuområdets komplexitet, dels möjligheterna att utnyttja berörd utrednings- och fältpersonal på resp. sakområden.

Som jämförelseregioner har valts Kalmar och Stockholms län alternativt stadsregioner. Valet av Kalmarregionen motiveras med att en

<sup>1</sup>Härutöver redovisar SPK visst utredningsmaterial som belyser den regionala prissituationen på Gotland vad gäller bl. a. petroleumprodukter.

prisjämförelse med denna region rimligen är belysande för att påvisa eventuella effekter av merkostnader för transporter från fastlandet till Gotland. Valet av Stockholmsregionen motiveras med att man härigenom innefattar en region med en prisnivå över genomsnittet i landet.

## 5.2 Utredningens uppläggning och resultat

Inom *dagligvaruområdet* baserar sig studien på listpriser omfattande 117 varuslag. Informationsunderlaget i detta fall ingår normalt i SPK:s månatliga rapportering av prisutvecklingen. Rapporteringen bygger på länsvisa cirkaprislistor, som utges av ICA:s och KF:s lagercentraler.

Undersökningen visar att cirkapriserna under perioden maj – juli 1974 i genomsnitt var lägre i Kalmarregionen än på Gotland. I förhållande till Stockholmsregionen synes cirkaprisnivån för Gotland vara något högre för ICA-butiker, medan KF-butiker tycks följa ungefär samma prissättning i båda regionerna.

Med utgångspunkt i erhållna resultat menar SPK att det finns ett stöd för uppfattningen, att prisnivån på Gotland för dagligvaror är något högre än i landet som helhet. Prisnivåskillnaden i förhållande till fastlandet torde röra sig om ett fåtal procentenheter till Gotlands nackdel.

Bland *hushållskapitalvarorna* har undersökts fyra varuslag, nämligen färg-TV, bandspelare, tvättmaskiner och frysskåp/boxar. Dessa varuslag utgör tungt vägande utgiftsposter i "normalkonsumentens" budget. För varje varuslag har utvalts femton varianter, som konstaterats ha de största marknadsandelarna (under andra halvåret 1973) vid en undersökning utförd av SPK våren 1974.

De mellanregionala prisjämförelserna grundar sig på åsatta kontantpriser den 7 augusti 1974 och uttagna priser mars och april 1974 för listade varuvarianter.

SPK anser att resultaten från jämförelsen av åsatta priser den 7 augusti 1974 i Visby och Kalmar ej kan tolkas som indikation på en högre prisnivå på hushållskapitalvaror helt allmänt i Visby. Vad beträffar undersökta färg-TV-apparater och bandspelare uppvisar majoriteten jämförbara varianter ett högre åsatt pris i Visby. För tvättmaskiner och frysskåp gäller det omvända förhållandet. Prisskillnaderna i dessa fall kan emellertid betecknas som relativt obetydliga.

Prismaterialet avseende uttagna priser i Visby resp. Kalmar uppvisar också en splittrad bild. Majoriteten jämförbara färg-TV-varianter betingar i Visby under mars ett högre pris än i Kalmar, medan det omvända förhållandet kännetecknar apriljämförelsen. Vad gäller bandspelare kan, för de båda jämförbara varianterna, konstateras att den ena är dyrare i Kalmar, den andra är dyrare i Visby. Liknande förhållanden karakteriserar jämförelsen av frysskåpsvarianter mellan de båda städerna. I fråga om tvättmaskiner konstateras att majoriteten jämförbara varianter är dyrare i Visby, åtminstone under mars månad.

Prisjämförelsen Visby – Stockholm antyder förekomsten av högre uttagna priser på bandspelare och tvättmaskiner på Gotland. För färg-TV

och frysskåp/boxar är förhållandet det omvända.

Via telefonintervjuer har SPK inhämtat prisuppgifter på betydelsefulla *byggprodukter*, som varit föremål för direktförsäljning till "konsumenter" i Visby, Kalmar och Stockholm.

Prisuppgifterna, som hänför sig till månadsskiftet juli/augusti 1974, avser 13 betydelsefulla standardiserade byggnadsvaror<sup>1</sup>, vilka salufördes i samtliga regioner. Varje vara har specificerats med avseende på fabrikat, kvalitet och kvantitet.

De inhämtade prisuppgifterna avser åsatta listpriser vid försäljning till enskilda konsumenter. I undersökningen har ej beaktats de rabatter, som kan förekomma vid försäljning i större poster till i första hand byggföretag.

Allmänt sett visar de inhämtade prisuppgifterna, att det föreligger en betydande prisvariation mellan återförsäljarna av byggnadsmaterial. Prisvariationen mellan återförsäljare i olika regioner är större än variationen mellan återförsäljare på en och samma ort. De inhämtade prisuppgifterna, som avser åsatta priser på resp. försäljningsställen, ligger i genomsnitt under de priser, som bygghandelns cirkaprislista rekommenderar.

Vid jämförelse mellan noterade lägsta priser i de aktuella regionerna, visar det sig att jämförelsen i samtliga fall, utfaller relativt sett ogynnsamt för konsumenterna på Gotland. Lägstapriset för de studerade typerna av byggnadsmaterial ligger i samtliga fall över åtminstone ettdera av de lägstapriser som noterats för Kalmar resp. Stockholm. Detta skulle indikera, att en prismedveten köpare av de undersökta standardprodukterna får i genomsnitt betala något mer på Gotland än vad fallet skulle vara i Kalmar- eller Stockholmsregionen.

Slutligen redovisar SPK prisjämförelser avseende *flytande drivmedel* och *eldningsolja*.

När det gäller flytande drivmedel har oljeföretagen i landet under en längre tid tillämpat en regionalt betingad prissättning. Denna har grundat sig på en zonindelning av landet. Utgångspunkten för zonindelningen har varit importhamnarna och deras närmaste omland, vilka utgjort en 0-zon. Landet i övrigt har indelats i en 1-zon resp. en 2-zon, för vilka zontillägg med 1 resp. 2 öre tillämpats i förhållande till grundpriset i 0-zonen.

Även för eldningsolja tillämpas en regionalt betingad prissättning. Alla förbrukare betalar ett s. k. ortstillägg, vilket varierar som ett uttryck för merkostnader i samband med inrikes utförda transport prestationer.

Konsekvensen av de angivna prissättningssystemen är enligt SPK att förbrukare på Gotland missgynnas i förhållande till de båda jämförelseregionerna.

I sammanhanget påpekar SPK att den regionala prissättningen på petroleumprodukter är föremål för utredning. Kungl. Maj:t har uppdragit åt SPK att utreda förutsättningarna för ett slopande av nu gällande Orts-

<sup>1</sup>Följande produkter ingick i undersökningen: cement, lättbetong, betongtakpannor, gipsskivor, spånskivor, skåp, fönster, innerdörrar, parkett, ohyvlat virke, eternit, byggpapp och mineralull.

och zontillägg i syfte att erhålla en för hela landet enhetlig prisnivå för olika oljeprodukter. Utredningen skall inriktas på att ta fram lösningar avsedda att äga tillämpning även efter en avveckling av nu gällande högstprisreglering för olja och bensin.

### 5.3 SPK:s totalbedömning

Utvärderingen av resultatet från de undersökta varuområdena sammanfattar SPK sålunda. Inom två väsentliga varuområden – dagligvaror och byggnadsmaterial – finns indikationer på att Gotland i förhållande till de båda jämförelseregionerna på fastlandet i prishänseende är något missgynnad. Detta förhållande gäller också sådana nyttigheter som bensin och eldningsolja.

Inga indikationer finns på att konsumenterna på Gotland i förhållande till fastlandet skulle vara påtagligt gynnade i prishänseende inom något centralt varuområde. Totalbedömningen utmynnar därför i slutsatsen, att den genomsnittliga prisnivån på Gotland ligger över prisnivåerna i jämförelseregionerna på fastlandet. SPK vill emellertid inte utifrån sitt undersökningsmaterial precisera denna skillnad i prisnivå i kvantitativa termer.

## 6. Transportstödet kostnadsreducerande effekt

### 6.1 Enkätundersökningen och dess utformning

Av tidigare avsnitt har bl. a. framgått omfattningen och inriktningen av transportstödet vid linjetrafik från Gotland. Vidare har en redogörelse lämnats för dels SPK:s rapporter om fraktstödet för godstrafiken avseende perioden 1972-02-01–1974-01-31, dels SPK:s undersökning om prisläget på Gotland inom olika centrala varuområden.

Vid utvärderingen av transportstödet är det av särskilt intresse att söka klarlägga i vilken utsträckning stödet bidragit till att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med Gotlands speciella läge.

För att få underlag för en bedömning i angivna hänseende har bl. a. genomförts en enkät, vilken omfattat 41 företag på Gotland. Företagen har valts ut dels från ett företagsregister som länsstyrelsen på Gotland upprättat, dels från register över de dominerande transportförmedlingsföretagens avtalskunder på Gotland.

I enkäten har företagen fått lämna närmare uppgifter om produktionsart och omfattning, antal anställda, omsättning, transporterade volymer och därmed förenade transportkostnader. I sistnämnda båda hänseenden har närmare uppgifter begärts avseende fördelningen på transporter till, från och på Gotland. När det gäller transporter till och från Gotland har uppgifter begärts om fördelning på inrikes och utrikes trafik och på färjetrafik och lastbåtstrafik. De lämnade uppgifterna avser förhållandena under år 1973.

## 6.2 Transportkostnadernas variationer mellan olika delar av landet

För att få ett mått på i vilken grad transportstödet i Gotlandstrafiken bidragit till att utjämna de fraktmerkostnader som Gotlands speciella läge medför har en beräkning gjorts av transportkostnadernas regionala variationer.

Härvid har förutsatts ett näringsliv med försäljning och råvaruinköp fördelade mellan olika delar av landet i proportion till befolkningens fördelning. Det har vidare antagits, för att jämförelsen vad avser Gotland skall bli relevant, att alla transporter utförs med lastbil dels enligt normaltaxan, dels enligt den speciella Gotlandstaxan. Som grund för de olika fraktberäkningarna har legat vägvärdet mellan resp. residensstäder.

Sålunda gjorda beräkningar tyder på att transportkostnaderna för näringslivet på Gotland understiger ett vägt genomsnitt för de fyra nordligaste länen med 5 - 10 %. I jämförelse med landet i övrigt uppvisar Gotland genomgående högre transportkostnader. Som exempel kan nämnas att den framräknade transportkostnaden för Gotland överstiger motsvarande för Kalmar län med ca 50 % och för Stockholms län med ca 70 %.

Ett annat mått på transportkostnadernas regionala variationer får man, om man beräknar de totala transportkostnadernas andel av omsättningen för jämförbara företag i olika delar av landet (tabell 8).

Sådana beräkningar har utförts för de företag som ingår i enkäten och dessa beräkningar har sedan jämförts med motsvarande avseende företag inom andra delar av det allmänna stödområdet.

Tabell 8. De totala transportkostnadernas procentuella andel av omsättningen för jämförbara företag i olika branscher på Gotland och inom övriga delar av det allmänna stödområdet

Bransch	Gotland	Övriga delar av stödområdet
Stenvaruindustri	10,3	17,8
Grossister	8,6	-
Fodermedelsindustri	6,2	-
Snickerier	6,1	6,3
Livsmedelsindustri	4,5	6,3
Mek. verkstadsind., varvsind., gummivaru- ind., grafisk ind.	2,9	3,4
Handelsföretag	2,3	-
Byggnadsindustri	2,0	-

Även om man, med hänsyn till att antalet företag inom de olika branscherna på Gotland är begränsat, måste tolka resultaten med försiktighet, så kan allmänt konstateras att för företagen på Gotland betyder transportkostnaderna relativt sett mindre än för jämförbara

företag inom övriga delar av det allmänna stödområdet.

Skillnaderna i de båda talserierna är å andra sidan inte större än att man kan säga att jämförbara företag på Gotland och inom andra delar av det allmänna stödområdet verkar inom ramen för ungefär likartade betingelser vad avser transportkostnadernas relativa betydelse.

Med hänsyn tagen till beräkningar som gjorts i annat sammanhang (prop. 1973:95) kan det vidare beräknas att för flertalet företag av den typ det här är fråga om uppgår skillnaden i transportkostnadernas andel av omsättningen mellan Gotland och de södra och mellersta delarna av landet till en och i undantagsfall upp till två procentenheter.

Även om dessa skillnader kan synas obetydliga så visar en i annat sammanhang (prop. 1973:95) gjord jämförelse mellan relationen rörelseöverskott – omsättning och relationen transportkostnad – omsättning att de regionala skillnaderna när det gäller den senare i åtskilliga fall är så stora att de kan påverka företagens lönsamhet och därmed deras drift- och utvecklingsbetingelser.

### 6.3 Transportstödet inverkan på transportkostnaderna

Transportstödet för Gotland syftar till att utjämna de angivna regionala skillnaderna i fråga om transportkostnaderna och därmed motverka den negativa effekt som dessa kan ha på det gotländska näringslivets utveckling.

Eftersom transportstödet i Gotlandstrafiken är begränsat till att avse lastbilstransporter med Gotlandsbolagets färjor från Gotland är det naturligt att transportstrukturen inom olika typer av företag är avgörande för hur stor del av de totala transportererna som erhåller stöd.

Av tabell 9 framgår närmare hur de undersökta företagens totala transportkostnader fördelar sig mellan olika slag av transporter.

Tabell 9. Transportkostnadernas relativa fördelning mellan olika slag av transporter för de undersökta företagen i olika branscher

Bransch	Lastbil från Gotland %	Lastbil till Gotland %	Transp. på Gotland %	Lastbåt till och från Gotland %	Summa %
Stenvaruindustri	98	2			100
Livsmedels-grossister	64	8	28		100
Snickerier	50	21	9	20	100
Mek.verkst.ind., varvs-ind., gummivaruind., grafisk ind.	36	44		20	100
Livsmedelsindustri	36	6	58		100
Byggnadsindustri	1	64	33	2	100
Fodermedelsindustri	1	15	36	48	100
Detaljhandelsföretag		52	47	1	100

För sådana företag som förädlar och/eller försäljer gotländska råvaror utgör kostnaderna för lastbilstransporter från Gotland en betydande andel av de totala transportkostnaderna.

Således utgör kostnaderna för lastbilstransporter från Gotland 98 % resp. 64 % av de totala transportkostnaderna för de undersökta företagen inom stenvaruindustrin resp. för livsmedelsgrossister. För dessa företag utgör kostnaderna för transporter till Gotland endast en liten del av de totala transportkostnaderna.

När det gäller de undersökta snickeriföretagen svarar kostnaderna för lastbilstransporter från Gotland för i genomsnitt 50 % av de totala transportkostnaderna, medan 21 % av dessa kostnader avser lastbilstransporter till Gotland.

På grund av att det gotländska näringslivet är föga differentierat och att den gotländska marknaden är begränsad är företag inom tillverkningsindustri på Gotland i huvudsak hänvisade till att köpa råvaror och halvfabrikat och försälja de färdiga produkterna på fastlandet. Detta förhållande återspeglas också i transportkostnadernas fördelning för dessa företag. Som ett genomsnitt utgör kostnaderna för lastbilstransporter från Gotland för de undersökta företagen inom verkstadsindustri, varvsindustri, gummivaruindustri och grafisk industri 36 % av de totala transportkostnaderna. Motsvarande för lastbilstransporter till Gotland är 44 %.

För de undersökta företagen inom livsmedelsindustrin svarar kostnaderna för lastbilstransporter från Gotland för en väsentlig del av de totala transportkostnaderna, eller 36 %. Kostnaderna för transporter på Gotland utgör dock den största andelen av dessa företags totala transportkostnader.

Företag där kostnaderna för lastbilstransporter till fastlandet utgör endast en ringa del av de totala transportkostnaderna återfinns inom byggnadsindustri, fodermedelsindustri och detaljhandel. För företagen inom dessa branscher är det i stället kostnaderna för transporter till och på Gotland som har stor relativ betydelse.

Eftersom stödet kommer transportköparna till godo via sänkt avgift för färjeöverfarten och därmed sänkt lastbilstaxa är det inte möjligt att exakt fastställa hur stödet fördelar sig mellan olika transportköpare. Vid ett antagande om en genomsnittlig lastvolym per längdmeter om 675 kg kan dock stödet beräknas till 40 kr. per ton.

Med hjälp av enkätmaterialen kan den genomsnittliga frakten per ton vid lastbilstransport till fastlandet beräknas till ca 130 kr.

Med gjorda antaganden innebär stödet en genomsnittlig kostnadssänkning för lastbilstransporterna från Gotland hos de undersökta företagen med ca 30 %. Detta kan jämföras med det genomsnittliga djupet på transportstödet vid transporter från övriga delar av stödområdet som uppgår till ca 24 %.

Stödets djup varierar naturligtvis mellan olika företag dels beroende på transportsträckornas längd på fastlandet, dels beroende på godsets

struktur och de enskilda sändningarnas storlek. En beräkning över stödets djup för de undersökta företagen i olika branscher framgår av tabell 10.

Tabell 10. Transportstödet procentuella reducering av de undersökta företagens kostnader för lastbiltransporter till fastlandet fördelat på branscher.

Fodermedelsindustri	44 %
Livsmedelsgrossister	35 %
Verkstadsindustri m. m.	32 %
Livsmedelsindustri	31 %
Stenvaruindustri	23 %
Byggnadsindustri	21 %
Snickerier	13 %
Samtliga	30 %

Beräkningarna antyder att det är företagen inom fodermedelsindustri, verkstadsindustri, livsmedelsindustri samt på Gotland verksamma jordbruks- och livsmedelsgrossister som får den största relativa sänkningen av från Gotland gående lastbiltransporter.

Som jämförelse kan redovisas beräkningar av hur transportstödet reducerat de undersökta företagens *totala* transportkostnader.

Företagen inom livsmedelsindustri och stenvaruindustri samt livsmedelsgrossisterna får en reducering med 10 – 25 %. Det gemensamma för dessa företag är att de förädlar och/eller försäljer gotländska råvaror.

För sådana företag som i huvudsak är hänvisade till att köpa råvaror och halvfabrikat och försälja de färdiga produkterna på fastlandet – det gäller t. ex. företag inom verkstadsindustrin, varvsindustrin, gummivaruindustrin och grafisk industri samt snickerier -- kan stödets reduktion av de totala transportkostnaderna anges till 5 å 10 %.

För de undersökta företagen inom byggnadsindustri, fodermedelsindustri samt detaljhandel betyder transportstödet relativt litet. Orsaken är naturligtvis att dessa företag har huvuddelen av sin försäljning på Gotland samtidigt som de hämtar betydande mängder varor från fastlandet.

Tidigare har redovisats en teoretisk beräkning över transportkostnadernas variationer mellan olika delar av landet. Vidare har beräkningar redovisats över de totala transportkostnadernas procentuella andelar av omsättningen för jämförbara företag inom olika branscher på Gotland och inom övriga delar av det allmänna stödområdet.

Beträffande transportkostnadernas variationer mellan olika delar av landet konstaterades att transportkostnaderna för näringslivet på Gotland understiger ett vägt genomsnitt för de fyra nordligaste länen med 5 – 10 % och överstiger de framräknade kostnaderna för Kalmar län med ca 50 % och Stockholms län med ca 70 %.

Effekterna av transportstödet för Gotland kan beräknas ha lett till att det gotländska näringslivets transportkostnader numera överstiger de i Kalmar län med ca 25 % och de i Stockholms län med ca 50 %. Detta innebär reduceringar av framräknade fraktmerkostnader med 50 resp.

30 %. Om hänsyn tas till transportstödet för Norrland (exkl. intransportstödet), kvarstår förhållandet mellan transportkostnadsnivåerna på Gotland och i de fyra nordligaste länen i stort sett oförändrat.

En beräkning av transportstödet andel av omsättningen för de undersökta företagen visar att denna som ett genomsnitt uppgår till 0,6 %. Härvid har företagen inom fodermedelsindustri och byggnadsindustri samt detaljhandelsföretagen exkluderats. Om företagen inom dessa branscher inkluderas i beräkningarna blir motsvarande 0,3 %. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande procenttal för företagen inom övriga delar av det allmänna stödområdet också har beräknats till 0,6 % (prop. 1973:95).

De beräkningar som gjorts av fraktstödet reduktion av fraktmerkostnaderna kan anges till mellan 30 och drygt 50 % beroende på jämförelseregion. Beräkningarna visar också att den totala effekten för företagen — transportstödet satt i relation till omsättningen — är någorlunda jämförbar med den som kunde noteras för stödet till utgående transporter från Norrland.

Transportstödet har haft störst betydelse för sådana företag som förädlar och/eller försäljer gotländska råvaror. För de undersökta företagen inom denna kategori har reduceringen av de totala transportkostnaderna angetts till 10 — 25 %.

För sådana företag som har huvuddelen av sin försäljning på Gotland, exempelvis företag inom byggnadsindustri, fodermedelsindustri och detaljhandel, betyder transportstödet relativt litet.

### Departementschefen

I prop. 1970:175 (3LU 1970:89, rskr 1970:463) -- 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 transporterna mellan Gotland och övriga delar av landet. Jag konstaterade att med Gotlands speciella läge följer dess starka beroende av sjötransporter och att detta i särskild grad gäller godstrafiken. Den icke reguljära trafiken, som ombesörjs av tank- och tramptonnage, är kvantitetsmässigt dominerande och omfattar i huvudsak massgods, såsom kalksten, cement, bensin och oljor, gödningsämnen, fodermedel och spannmål. Den reguljära godstrafiken -- som till allra största delen går med färjor — är visserligen kvantitativt betydligt mindre men representerar samtidigt den del av godstransporterna som från näringspolitisk utvecklingssynpunkt är av särskilt intresse. Den omfattar i huvudsak mera högvärdigt stycke- och vagnslastgods samt vissa jordbruksprodukter. Även i fråga om persontransporterna dominerar sjötrafiken, även om flyget successivt kommit att spela en större roll vad avser de fasta, över hela året fördelade transporterna. I färjetrafiken utgör turistresorna ett betydande inslag.

Jag erinrade vidare om att Gotlandsbolaget numera — bortsett från den begränsade lastbåtstrafik som AB Sjölinjer bedriver på Stockholm —

med sina färjor svarar för den reguljära sjötrafiken med fastlandet. Någon egentlig konkurrenssituation föreligger sålunda inte i fråga om de reguljära, sjögående gods- och persontransporterna. Detta sammanhänger med trafikunderlagets relativt sett begränsade omfattning. Härvidlag gäller 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 avgifter.

Samtidigt som en koncentration och samordning är motiverad, följer av monopolsituationen för det trafikerande företaget att det allmänna bör ha en fortlöpande insyn i verksamheten liksom möjligheter att vid behov påverka trafikförhållandena. Det gäller härvidlag att i tillräcklig utsträckning tillgodose 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 föreslog jag i angivna proposition 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. Tillstånd skall kunna förbindas med särskilda villkor eller föreskrifter. För trafik som omfattas av tillstånd skall av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer fastställas taxor och turplaner som tillgodoser de krav som kan ställas med hänsyn till de i lagen angivna grunderna för tillståndsprövningen. — Sedan lagen antagits av riksdagen, har såsom nämnts tillstånd meddelats Gotlandsbolaget att driva sjöfart för gods- och personbefordran i regelbunden trafik mellan Gotland och svenska hamnar utanför Gotland. Vidare har AB Sjölinjer lämnats tillstånd att bedriva sjöfart för styckegodsbefordran i regelbunden lastbåtstrafik mellan Gotland och Stockholm. Genom särskilda beslut har turplaner och taxor successivt fastställts för de båda bolagen.

För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling, som Gotlands inlemmande i stödområdet syftade till, framlade jag i prop. 1971:154 förslag om införande av transportstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik till fastlandet. Förslaget antogs av riksdagen (TU 1971:28, rskr 1971:350). Enligt beslutet skulle transportstöd i första hand utgå under en försöksperiod på tre år med början den 1 februari 1972.

Vid bedömningen av i vilken utsträckning och i vilka former ett godstransportstöd skulle utgå inriktades intresset naturligt på färjagodset. Beträffande det kvantitativt betydande gods som går med lastbåtar — och då nästan helt i icke-reguljär tramp- och tankfart — dominerar såsom nämnts varuslag av massgodskaraktär. Till helt övervägande del är det fråga om gods som har väsentligt lägre frakter än vad som betingas vid bilburna transporter och som med hänsyn bl. a. till hanteringen i huvudsak inte lämpar sig för lastbils- och trailertransporter.

Resultatet av mina överväganden innebar såsom nämnts också att stödet i första hand borde inriktas på de från Gotland

utgående färjetransporterna. Dessa – som i huvudsak är bilburna och som går på trailers och semitrailers – avser olika på Gotland producerade livsmedel och jordbruksprodukter samt olika bearbetade varor från i första hand verkstadsindustrin. Jag konstaterade i sammanhanget, att det här är fråga om varor som det från regionalpolitisk synpunkt är angeläget att stödja och som till allra största delen också omfattas av det norrländska utgående transportstödet.

Vad beträffar det till Gotland ingående färjegodset – som i betydande utsträckning avser livsmedel och olika slags konsumtionsvaror, vidare verkstadsvaror, kemiska produkter, byggnadsmaterial osv. – ansågs vid denna tid tillräckliga skäl inte föreligga för ett transportstöd. Undersökningar som då utförts av statens pris- och kartellnämnd i fråga om olika konsumtions- och kapitalvaror tydde sålunda inte på att gotlandspriserna beträffande den övervägande delen av detta gods återspeglade någon av transportkostnaderna betingad fördyring.

Vid avvägningen av transportstödet djup innebar ställningstagandet en nedsättning av godstaxan i färjetrafiken (längdmetertaxan för godsfordon) för de utgående transporterna med 50 %. Denna reduktion bedömdes – utslagen på olika totala transportlängder och under antagande av fordonslast om 5–15 ton – leda till att frakterna på exempelvis sträckorna Visby-Stockholm, Visby-Göteborg och Visby-Norrköping sänktes med 15–25 %. Detta skulle ge ett stöd som väl borde hävda sig med vad som gällde inom större delen av det allmänna stödområdet vid motsvarande avstånd. – I fråga om transportstödet konstruktion ansågs vägande skäl tala för att bygga in transportstödet direkt i Gotlandsbolagets taxa. Härigenom kunde väsentliga administrativa fördelar vinnas.

I anslutning till behandlingen av godstaxan övervägde jag också frågan om avgifterna för överföring av personbilar. Ett företagsekonomiskt utrymme bedömdes föreligga för en reduktion av personbilstaxan med 10 %. Härutöver var jag beredd att förorda ett medelsutrymme, vilket gav en total minskning av överföringsavgiften med 25 %. Även denna del av transportstödet trädde i tillämpning den 1 februari 1972.

I samband med föreläggande för riksdagen av prop. 1973:95 (TU 1973:14, rskr 1973:250) angående transportstöd som regionalpolitiskt medel – vilken proposition i första hand innefattade redovisning av utvärdering och förslag avseende det norrländska transportstödet – föreslog jag även en förstärkning av transportstödet till Gotland. Avsikten var att göra detta i ännu högre grad ägnat att fylla sin regionalpolitiska uppgift. I enlighet härmed genomfördes från den 1 juli 1973 en ytterligare sänkning av längdmetertaxan med 50 % av de då gällande avgifterna. Det innebar att man – jämfört med utgångsläget i början av år 1972 – hade vidtagit en total reduktion av taxan för utgående transporter med 75 %.

Kostnaderna för det sålunda genomförda transportstödet uppgick för budgetåret 1973/74 till 3 383 000 kr. Härav avsåg 600 000 kr. stödet i anslutning till den reducerade personbilstaxan.

Avsikten har såsom nämnts varit att tillämpa det angivna transport-

stödet som en försöksverksamhet under en treårsperiod (1/2 1972--31/1 1975). Härigenom vann man erfarenheter, vilka kunde beaktas vid bedömningen och avvägningen av transportstödet för tiden härefter.

I anslutning härtill vill jag erinra om trafikutskottets betänkande nr 1974:7 (rskr 1974:144) i anledning av i prop. 1974:1 gjord framställning rörande anslaget till Transportstöd för Gotland jämte motioner. Utskottet erinrade i sammanhanget om transportstödet karaktär av försöksverksamhet och om den bedömning av dess fortsatta utformning som skulle ske vid försöksperiodens slut. Utskottet ansåg, att vid dessa överväganden frågan om tillämpning av dels den s. k. vägprincipen, dels bilgodsföretagens s. k. normaltaxa för fjärrtrafik även på gotlandslinjerna borde prövas. I sammanhanget borde även flygtransporterna beaktas. Resultatet av utvärderingsarbetet skulle föreläggas riksdagen senast hösten 1974.

Statens pris- och kartellnämnd har, genom beslut av Kungl. Maj:t i januari 1972, haft i uppdrag att följa transportkostnadsutvecklingen för lastbilstrafiken från Gotland i syfte att trygga att det av riksdagen beslutade transportstödet kommer det gotländska näringslivet till godo. Nämnden har i juni 1973 och i oktober 1974 lämnat redovisningar för detta uppdrag.

Pris- och kartellnämnden har vidare i oktober 1974 redovisat resultatet av en prisundersökning, som belyser prisläget på Gotland vid vissa tidpunkter i förhållande till vissa jämförelseregioner på fastlandet.

Slutligen har inom kommunikationsdepartementet gjorts en utvärdering av nuvarande transportstöd för att få en uppfattning i vad mån detta bidragit till att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med Gotlands speciella läge.

Som en utgångspunkt för övervägandena angående det fortsatta stödet till godstransporterna skall jag först uppehålla mig vid resultatet av den utvärdering som gjorts av det hittillsvarande stödet, och som bl. a. grundar sig på en enkät till ett fyrtiotal gotländska företag. Det kan då konstateras, att effekten av ett stöd som är knutet till de från Gotland utgående transporterna givetvis varierar för företag inom olika branscher beroende på transportstrukturen. För sådana företag som förädlar och/eller försäljer från Gotland härrörande varor utgör kostnaderna för transporter till olika orter på fastlandet ofta en betydande del av de totala transportkostnaderna. Exempel härpå är industri- och grossistföretag inom livsmedelssektorn, förädlingsföretag inom stenvaruindustrin osv. I sådana fall har stödet lett till en reduktion av de totala transportkostnaderna med 10–25 %. För företag som i huvudsak levererar sina produkter till fastlandet men samtidigt i betydande utsträckning hämtar råvaror och mellanprodukter därifrån – exempelvis företag inom verkstads- och varvsindustri, gummivaruindustri, grafisk industri och snickerier – har en minskning skett med 5–10 %. För sådana företag slutligen som i väsentlig mån hämtar varor från fastlandet och sedan har huvuddelen av sin försäljning på Gotland – exempelvis företag inom byggnadsindustri, fodermedelsindustri och

detaljhandel — blir transportstödet givetvis förhållandevis obetydligt.

En beräkning har också gjorts i det föregående som tyder på att frakten per ton vid lastbilstransporter till orter på fastlandet reducerats med i genomsnitt 30 %. Detta är något högre än den beräknade reduktionen av lastbils- resp. järnvägsfrakten till följd av det utgående norrlandsstödet. Tillgängligt material ger också vid handen, att Gotlands fraktmerkostnader i förhållande till exempelvis Stockholms- och Kalmar-regionerna genom transportstödet kunnat minska med ungefär 30 resp. 50 %.

Sammanfattningsvis kan i anslutning härtill konstateras att det hittillsvarande gotländska transportstödet väl synes ha fyllt sin regionalpolitiska uppgift att reducera de kostnadsmässiga olägenheter som Gotland har. Det finns också god grund att hävda att stödet i fråga om sin effekt på de relativa kostnadsförhållandena väl motsvarar stödet till utgående transporter från Norrland och angränsande delar av stödområdet. Erfarenheterna får anses ha styrkt riktigheten av den valda konstruktionen för stödet.

Med hänsyn härtill har jag funnit skäl att — på samma sätt som tidigare skett i fråga om transportstödet till de norra delarna av landet — överväga en utvidgning av det gotländska stödet så att det även innefattar godstransporter i färjetrafiken till Gotland. Härigenom skulle man i första hand gynna den industri och det näringsliv överhuvud som är beroende av råvaror och olika slags halvfabrikat och mellanprodukter från fastlandet. Det blir inte bara till fördel för redan etablerad verksamhet. Det ger också i förhållande till andra delar av landet mera likvärdiga lokaliseringpolitiska möjligheter att stimulera till ny företagsamhet på Gotland.

Ett annat skäl för en sådan utvidgning av transportstödet är de olägenheter i prishänseende som gotlänningarna i viss utsträckning uppenbarligen har enligt en av pris- och kartellnämnden utförd prisundersökning. Denna — som ger en något annan bild än den som redovisats av nämnden i anslutning till 1971 års transportstödsproposition — innefattar en prisjämförelse mellan Gotlands-, Kalmar- och Stockholmsregionerna. Undersökningen tyder bl. a. på att prisnivån på Gotland för olika slags dagligvaror är något högre än i de undersökta fastlandsregionerna. Nämnden har uppskattat skillnaden till ett fåtal procentenheter till Gotlands nackdel. Undersökningen ger inte grund för några entydiga slutsatser i fråga om prisskillnader vad avser hushållskapitalvaror. På byggnadsmaterialområdet — där ett antal standardiserade byggprodukter undersökts — utfaller däremot en jämförelse mellan noterade lägsta priser i resp. fall relativt sett ogynnsamt för Gotlands del. Detsamma gäller petroleumprodukter. Beträffande dessa hänvisar nämnden emellertid till det uppdrag som Kungl. Maj:t gett nämnden och som syftar till att skapa en för hela landet enhetlig prisnivå.

Även om de konstaterade prisskillnaderna mellan Gotland och fastlandet betingas även av andra förhållanden än fraktkostnadsläget, är det givet att ett stöd avseende det till Gotland destinerade färjagodset

skulle befrämja en prisutjämning. Färjetrafiken till Gotland omfattar nämligen i betydande utsträckning livsmedel och konsumtionsvaror överhuvud, liksom hushållskapitalvaror och byggnadsmaterial.

I fråga om storleken av det sålunda till båda transportriktningarna utvidgade stödet talar erfarenheterna av hittillsvarande stöd – bl. a. dess med norrlandsstödet likvärdiga förmåga att reducera relativa kostnadskillnader – för att även fortsättningsvis medge en 75-procentig reduktion i förhållande till bolagets grundtaxa. Med beaktande av en till följd av inträffade pris- och lönestegringar aktuell höjning av avgifterna i grundtaxan från den 1 februari 1975 kan transportstödet preliminärt sägas innebära, att fraktavgiften per längdmeter blir på Nynäshamnssträckan 13:50 kr. samt på Oskarshamns-/Västervikssträckorna 11 kr.

Med hänsyn till den nuvarande godsvolymen i färjetrafiken – drygt 150 000 ton – blir de totala kostnaderna för godstransportstödet beräknade i 1975 års prisläge ca 8,5 milj. kr., varav hälften utgör den tillkommande kostnaden för stödet avseende godstransporter till Gotland.

Stödet bör liksom hittills avse det traditionella färjegendset. Som framgår av den tidigare redovisningen förekommer också en omfattande lastbåtstrafik med tramp- och tanktonnage, som mellan Gotland och det svenska fastlandet transporterar en godsvolym av storleksordningen 1,8 milj. ton. Det är i huvudsak fråga om massgods, och transportererna sker såsom nämnts normalt till frakter som väsentligt understiger vad som betingas för bilgods av det slag som går i den reguljära färjetrafiken. Det är till största delen också fråga om gods som med hänsyn bl. a. till hanteringen inte lämpar sig för lastbils- och trailertransporter. Det kan dock inte uteslutas, att vissa varuslag – vid det djup på transportstödet varom här är fråga – på kortare eller längre sikt skulle kunna föras över till biltransporter med färja. För att undvika en utveckling, som skulle kunna leda till en samhällsekonomiskt olämplig fördelning på trafikmedel av gotlandsgodset och dessutom till kapacitetsproblem som kunde innebära allvarliga olägenheter för det naturliga färjegendset, bör vissa varuslag undantas från transportstödet. Det gäller sådana varor som cement och obearbetad kalksten (ej kalkstensmjöl), petroleumprodukter, spannmål samt fasta gödningsmedel. Med hänsyn till att stödet genom sin konstruktion inte är direkt kopplat till enskilda varuslag bör undantagen anges sålunda, att fordon och lastbärare som uppenbarligen – helt eller i huvudsak – transporterar eller är avsedda för transport av angivna varor inte skall omfattas av den genom transportstödet reducerade längdmeter-taxan. Härutöver bör liksom hittills militära transporter undantas.

I anslutning till frågan om det utvidgade transportstödet vill jag uppehålla mig vid den särskilda taxa, som transportförmedlingsföretagen – AB Svenska Godscentraler (ASG) och AB Godstrafik & Bilspedition (GBS) – tillämpar i sin trafik på Gotland. Taxan är konstruerad med utgångspunkt i den taxa som gäller för fjärtrafiken på fastlandet. I enlighet härmed

uttas avgifter enligt det fraktberäkningsavstånd, som motsvarar summan av avståndet mellan aktuell fastlandsort och resp. färjehamn på fastlandet samt avståndet mellan denna färjehamn och Gotland. Till de av fraktavståndet betingade avgifterna görs sjötillägg, som varierar med hänsyn till ifrågakommande tariffer och som avses täcka färje- och hamnavgifter samt av överfarten föranledda ökade omkostnader.

I sjötillägget utgörs den dominerande komponenten av de till Gotlandsbolaget erlagda avgifterna för färjeöverfarten. Vid en så kraftig reduktion av färjeavgifterna som följer av mitt förslag till transportstöd bör möjligheterna väsentligt ha förbättrats för transportförmedlingsföretagen att övergå till den taxesättning som gäller för fjärrtrafiken på fastlandet. Jag har då också beaktat, att det väl kan redovisas vissa merutgifter i färjeöverfarten med hänsyn till tidsfaktorn men att det också lämnas betydande avtalsrabatter i förhållande till taxan.

Med hänsyn härtill avser jag att föreslå Kungl. Maj:t att ge statens pris- och kartellnämnd i uppdrag att uppta överläggningar med berörda företag i syfte att få den på fastlandet tillämpade taxesättningen i fjärrtrafiken att gälla även i trafiken på Gotland så att näringslivet där får en med förhållandena på fastlandet i huvudsak likvärdig behandling i avgiftshänseende. Därmed skulle också de i det följande behandlade önskemålen om en prissättning enligt vägprincipen ha tillgodosetts på ett tillfredsställande sätt i fråga om godstrafiken.

Statens pris- och kartellnämnd kommer liksom hittills att ha i uppdrag att följa transportkostnadsutvecklingen i syfte att trygga att transportstödet fullt ut kommer det gotländska näringslivet till godo.

Jag skall härnäst övergå till att behandla frågan om persontrafiken på färjorna mellan Gotland och fastlandet. Ifrågavarande trafik – som svarar för den dominerande delen eller närmare 75 % av Gotlands totala passagerartrafik med fastlandet – har ökat förhållandevis kraftigt under de senaste åren. År 1973 uppgick antalet med Gotlandsbolagets färjor befordrade passagerare till ca 507 000. Av resenärerna bedöms närmare 70 % vara turister, och över halva antalet resor sker under de tre sommarmånaderna.

Såsom jag tidigare framhållit ger lagen om linjesjöfart på Gotland möjligheter att följa upp och vid behov påverka trafikuppläggning och taxesättning i färjetrafiken på ett sätt som tillgodoser allmänhetens och näringslivets anspråk på en god transportförsörjning till rimliga priser. I taxehänseende kan också konstateras, att de höjningar som vidtagits varit måttliga. I kapacitetshänseende har en anpassning skett med hänsyn till behoven, och ny och modern båtmateriel har tillförts trafiken.

Som ett led i strävandena att förbättra betingelserna för befolkningen på Gotland, att öka landsdelens lokaliseringpolitiska attraktivitet och att även gynna turismen har jag i detta sammanhang även velat överväga frågan om ett transportstöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor. Jag skall senare återkomma med synpunkter på den bl. a. av Gotlands kommun aktualiserade frågan om en prissättning enligt den s. k. vägprincipen. Jag vill dock redan här

framhålla, att innebörden av denna princip – och särskilt då vad avser dess tillämpning på persontrafiken – är oklar och att den inte ger någon egentlig vägledning vid den konkreta utformningen av ett persontransportstöd.

Skäl för ett persontransportstöd kan anföras med hänsyn till den högre färdkostnad som en färjeresa mellan Gotland och fastlandet för med sig jämfört med vad en kollektivresa betingar på motsvarande avstånd på fastlandet. Vid mina överväganden av storleken och utformningen av ett sådant stöd har jag funnit det naturligt att utgå från ett järnvägsalternativ. Det innebär, att priset för en enkel resa med färja inte bör vara högre än priset för en enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka.

En sådan fortsatt anknytning till SJ-taxan innebär en betydande förbättring för gotlandsresenärerna, som framgår av följande tablå.

Relation	Nu gällande taxa kr.	Föreslagen taxa kr.
Gotland-Nynäshamn		
ordinarie	52	40
rabatterat	26	20
Gotland-Oskarshamn		
ordinarie	52	32
rabatterat	26	16
Gotland-Västervik		
ordinarie	52	32
rabatterat	26	16

På de nya priserna i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet bör även fortsättningsvis Gotlandsbolagets olika rabattformer tillämpas. Det innebär att på Gotland bosatt person även framgent erhåller en nedsättning av ordinarie pris med 50 %.

Innebörden av förslaget är i övrigt, att priset för en enkel resa för en "fastlänning" i relationen Gotland-Nynäshamn sänks från f. n. 52 kr. till 40 kr. och för en tur- och returresa från 104 kr. till 80 kr. Motsvarande sänkning för en gotlänning blir vid enkel resa från 26 kr. till 20 kr. och vid tur- och returresa från 52 kr. till 40 kr. Det är sålunda fråga om en i det närmaste 25-procentig sänkning.

I relationen Gotland-Oskarshamn resp. Gotland-Västervik sänks priset för en fastlänning vid enkel resa från 52 kr. till 32 kr. och vid tur- och returresa från 104 kr. till 64 kr. Motsvarande sänkning för en gotlänning blir vid enkel resa från 26 kr. till 16 kr. och vid tur- och returresa från 52 kr. till 32 kr. I detta fall blir det fråga om en närmare 40-procentig reduktion. Vad gäller sommartrafiken på Grankullavik förutsätts att samma prissättning tillämpas som på Västervik.

Den reella sänkningen är emellertid större, eftersom inträffade pris- och lönestegringar skulle motiverat en påtaglig taxehöjning från den 1 februari 1975. Med hänsyn härtill kan reduktionen i Nynäshamnsfallet anges till ca 35 % och i Oskarshamns- och Västerviksfallen till ca 45 %.

Kostnaderna för ett sålunda utformat transportstöd utgör i 1975 års prisläge ca åtta milj. kr.

I fråga om hytt- och personbilstaxorna förutsätts inga ytterligare statliga insatser. Vad avser personbilstaxorna vill jag i sammanhanget erinra om att vid godstransportstödet införande den 1 februari 1972 en reducering skedde med 25 %. På den reducerade avgiften erhåller på Gotland bosatta personer 50 % rabatt. För ifrågavarande rabatt har under transportstödsanslaget beräknats ett belopp av 600 000 kr.

Det föreslagna transportstödet för person- och godsbefordran i färjetrafiken avses gälla under en fyraårsperiod med början den 1 februari 1975. Därigenom erhålls en tidmässig samordning mellan transportstöden för Norrland resp. Gotland.

Med det väsentligt utvidgade stöd som enligt mitt förslag i fortsättningen skall utgå till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet finns det vägande skäl som talar för att frågan om huvudmannaskap och ägarförhållanden tas upp till närmare överväganden. Jag har för avsikt att hos Kungl. Maj:t hemställa om bemyndigande att tillkalla en särskild sakkunnig för att handha denna uppgift.

Som jag omnämnt i det föregående har i olika sammanhang diskuterats frågan om en avgiftsättning i färjetrafiken enligt den s.k. vägprincipen. Härmed avses då att utgifterna för trafikanter och godstransportkunder i trafiken mellan Gotland och fastlandet skall motsvara vad som betingas för motsvarande sträcka på fastlandet.

Vid en sådan jämförelse är det tre slags kostnadsposter som är av särskilt intresse, nämligen tidskostnader, vägberoende fordonskostnader och olika slags överföringsavgifter inkl. hamnavgifter. Vid transport med färja är de vägberoende fordonskostnaderna obetydliga. Överföringsavgifterna tillsammans med tidskostnaderna svarar för huvudparten av de totala kostnaderna. Vid landtransport över motsvarande avstånd utgör de vägberoende kostnaderna en betydande komponent. Härtill kommer tidskostnaden, som har en relativt sett lägre vikt än i färjealternativet. En tillämpning av vägprincipen i färjetrafiken skulle närmast innebära, att avgifterna i denna inte bör överstiga summan av kostnadsposterna i landtransportalternativet.

Det kan konstateras, att ett utförande i praktiken av vägprincipen aktualiserar en rad frågeställningar.

En fråga är vilka avstånd jämförelsen skall avse. Betraktas färjesträckorna som "vägar" kan noteras, att vägavstånd normalt inte är detsamma som fågelvägsavstånd med hänsyn till den anpassning som måste ske till bebyggelse, landskap osv.

Bortsett härifrån – och oberoende av med vilket landtransportmedel jämförelsen sker – uppstår problem när det gäller att bestämma vikten hos olika kostnadsposter. De direkta kostnaderna för transporter med visst slag av landtransportmedel varierar givetvis ofta för samma sträcka mellan olika relationer beroende på trafikuppläggning, trafikunderlag, trafikutbud etc. Tidskostnaden erbjuder särskilda värderingsproblem. För

exempelvis persontrafiken varierar värdet av tidsåtgången beroende på om det är fråga om tjänsteresor, inköpsresor eller turist- och fritidsresor.

En tillämpning av vägprincipen ger givetvis helt olika resultat beroende på vilket slags landtransportmedel som väljs. För persontrafiken kan jämförelse ske med individuell biltrafik – därvid beräkningarna kan grundas på olika förutsättningar vad avser antalet resande – eller med järnvägs- eller busstrafik.

I detta sammanhang vill jag i korthet beröra en den 30 september 1974 dagtecknad skrivelse, som Gotlands kommun tillställt kommunikationsdepartementet. I denna har kommunen redovisat synpunkter på bl. a. utformningen av taxorna i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet med hänsyn till vägprincipen.

I fråga om godstrafiken anges tillämpningen av vägprincipen innebära, att den s. k. normaltaxan för fjärrtrafik vinner tillämpning. I anslutning härtill vill jag hänvisa till vad jag i det föregående föreslagit i fråga om ett utvidgat transportstöd och i anslutning därtill anfört om transportförmedlingsföretagens taxesättning i Gotlandstrafiken.

Beträffande persontrafiken med färjorna har kommunen utifrån sin tolkning av vägprincipen föreslagit, att avgiften för en enkel resa mellan Gotland och fastlandet bestäms till 10 kr. och för en enkel resa mellan Gotland och Öland till 5 kr. Samtidigt har föreslagits viss ändrad avvägning av personbilstaxorna. Härjämte kan noteras, att en mycket kraftig reduktion även föreslagits i fråga om flygavgifterna, vilka ansetts böra motsvara avgifterna för första klass tåg.

Det kan konstateras, att kommunens samlade förslag ställer krav på statsbidrag i minst storleksordningen 40 milj. kr. redan vid nuvarande omfattning av trafiken. Härtill kommer emellertid att de extremt låga avgifterna kan förväntas leda till svårbemästrade kapacitetsproblem, vilkas lösning även på kortare sikt skulle ställa krav på ytterligare mycket betydande ekonomiska insatser.

Jag skall här inte närmare gå in på de antaganden vid uttolkningen av vägprincipen, som ligger till grund för kommunens förslag och som bl. a. bygger på förutsättningen av en låg andel kollektiv trafik och en hög andel individuell trafik. Jag vill härvidlag hänvisa till vad jag i det föregående anfört om oklarheten i vägprincipen och de skilda slutsatser man kan komma fram till utifrån olika antaganden och värderingar. Allmänt vill jag dock framhålla att den avgiftssättning som föreslagits av kommunen inte äger sin motsvarighet hos något annat kollektiv trafikmedel.

Jag har i det föregående lagt fram förslag till ett persontransportstöd, som bygger på en anknötning av avgifterna för personbefordran i färjetrafiken till ett kollektivtrafikalternativ, nämligen järnvägen. Som framgår av redovisningen leder en sådan utformning av avgiftssättningen – vilken kan ses som uttryck för en form av kollektiv vägprincip – till väsentligt reducerade reskostnader.

Som framgår av den tidigare redovisningen spelar flyget en väsentlig roll i fråga om Gotlands trafikförsörjning. Det svarar för ungefär 25 % av

antalet befordrade passagerare mellan Gotland och fastlandet. I Linjeflygs prissättning har särskild hänsyn också tagits till Gotlands speciella förhållanden. För på Gotland bosatta personer gäller sålunda ett specialpris, innebärande att tur- och returreisa inkl. bokning f. n. kan ske till en avgift av 220 kr. På detta pris tillämpas sedvanliga rabattförmåner. För fastlänningar gäller -- enligt de sedvanliga grunderna för Linjeflygs taxesättning -- ett normalt pris om 150 kr. för enkel resa, vartill kommer en icke obligatorisk bokningsavgift. I syfte att särskilt gynna turistnäringen på Gotland har fr. o. m. år 1973 ett arrangemang införts som innebär att fastlänningen under de tre sommarmånaderna kommer i åtnjutande av det specialpris, som året runt gäller för gotlänningen.

Genom angivna specialpris och rabattarrangemang på linjerna mellan Gotland och fastlandet intar Gotland -- vid jämförelse med annat inrikesflyg på motsvarande sträckor -- en klart gynnad ställning.

Dessa pris- och rabattåtgärder har blivit möjliga genom att särskilda medel ställts till förfogande över anslag på riksstaten.

För vartdera av budgetåren 1973/74 och 1974/75 har till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland anvisats 2,4 milj. kr. Anslagen beräknades på basis av vid beräkningstillfället tillgänglig passagerarstatistik och då gällande pris- och kostnadsläge. Ersättningen till Linjeflyg AB utbetalas med utgångspunkt i redovisad faktisk passagerarbeläggning och faktiskt rabattutnyttjande. Det faktiska ersättningsberättigade underskottet i trafiken på Gotland uppgick t. o. m. den 30 juni 1974 till 3 104 000 kr., vilket överstiger det beräknade anslaget med 704 000 kr.

Enligt vad jag erfarit är en allmän taxehöjning om i genomsnitt ca 10 % aktuell inom inrikesflyget under den närmaste månaden. I anslutning härtill är jag beredd att förorda en ytterligare relativ förbättring såvitt avser Linjeflygs gotlandstrafik genom att låta gotlänningarnas specialpris för tur- och returreisa -- jämte motsvarande sommarpris för fastlänningarna -- bibehållas vid 220 kr. Härigenom befrias ifrågavarande resandegrupper från en avgiftshöjning i storleksordningen 20 kr. De flygpriser som sålunda gäller för gotlänningarna och sommartrafiken kommer att innebära en reduccring om ca 30 % i förhållande till ordinarie biljettpris.

Kostnaderna i anledning av denna åtgärd kan nu beräknas till ca 1 milj. kr. för helt år utöver angivna 3 milj. kr.

Kostnaderna för det av mig föreslagna stödet för person- och godsbefordran i färjetrafiken har jag -- med hänsyn tagen även till den redan gällande nedsättningen av befordringsavgiften för personbilar -- beräknat till (8,5+8,0+0,6) 17,1 milj. kr. per år med utgångspunkt i 1974 års trafik och den taxenivå som är aktuell för år 1975. Av angivna belopp avser 8,5 milj. kr. godstransportstödet -- varav hälften hänför sig till det tillkommande stödet -- 8,0 milj. kr. det nu föreslagna persontransportstödet samt 600 000 kr. fortsatt nedsättning av personbilstaxan.

Av den angivna kostnaden om 17,1 milj. kr. kan 7,1 milj. kr. beräknas hänföra sig till budgetåret 1974/75. Vid riksdagens bifall till förslaget torde kostnaderna få belasta det för budgetåret 1974/75 upptagna förslagsanslaget Transportstöd för Gotland, vilket i 1974 års statsverksproposition beräknats till 3,3 milj. kr.

Kostnaderna för stödet för personbefordran med flyg har jag beräknat till 4 milj. kr. per år. Härav hänför sig såsom nämnts 1 milj. kr. till den av mig i det föregående föreslagna relativa prisförbättringen. Av sistnämnda belopp kan ca 0,5 milj. kr. beräknas hänföra sig till budgetåret 1974/75. För gällande stöd finns på riksstaten för budgetåret 1974/75 uppfört ett reservationsanslag av 2,4 milj. kr. Jag föreslår att ett förslagsanslag med samma benämning uppförs på tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår. Från detta anslag bör få bestridas dels kostnader för nu gällande stöd, dels kostnader för den tillkommande förbättringen, dels slutavräkning för stödet under budgetåret 1973/74. Anslaget bör i enlighet härmed upptas med 4,2 milj. kr. Vid bifall till dessa förslag bör de medel som anvisats på nyssnämnda reservationsanslag tillföras budgetutjämningsfonden.

Jag vill i sammanhanget erinra om den omläggning av skatteutjämningsbidraget som genomfördes fr. o. m. år 1974. Omläggningen innebar en ökning av det statliga stödet till Gotlands kommun som motsvarar ca 1 800 kr. per år för en tvåbarnsfamilj. Härigenom har skatten kunnat sänkas med 1:90 och samtidigt har möjligheterna ytterligare förbättrats för Gotlands invånare att erhålla en med övriga medborgare i landet likvärdig service.

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

1. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för transportstöd i färjetrafiken på Gotland
2. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland
3. till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland på tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 4 200 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:  
*Britta Gyllensten*