

## Nr 970

av herr Winberg m. fl.  
angående transportstödet.

Genom beslut under vårriksdagen 1970 godkändes Kungl. Maj:ts proposition 1970:84 angående transportstöd som regionalpolitiskt medel. Avsikten med detta transportstöd var att bereda företagen inom det s. k. stödområdet vissa lättnader i förhållande till företag, belägna inom övriga delar av Sverige. Stödområdesföretagens avsättningsmöjligheter påverkas ju i hög grad av transportstödet. Detta gäller icke minst i fråga om exportförsäljningar av sådana varor, där transportkostnaden utgör en stor del av det slutliga priset. Transportstödet utformades i Kungl. Maj:ts kungörelse 1970:592 så att endast "den som slutligen står för fraktkostnaden" kan erhålla transportstöd. Dessutom kan enligt nämnda kungörelse utländsk juridisk person icke erhålla transportstöd. Härigenom kommer vid export i princip endast sådana transporter i fråga för transportstöd som enligt köpeavtalet avser leveranser "fraktfritt gränsen eller mottagningsorten", dvs. då den svenske säljaren erlägger frakten till transportföretaget. Anledningen till att kungörelsen fått denna utformning var uppenbarligen av väsentligen teknisk-administrativ natur. Även om en försäljning sker "fraktfritt gränsen eller mottagningsorten" erlägger ju köparen fraktbeloppet till säljaren på ett eller annat sätt, oftast därigenom att fraktkostnaden inkluderas i försäljningspriset.

Enligt propositionen transporteras ur stödområdet bl. a. ca 580 000 ton sågade och hyvlade trävaror årligen enbart på järnväg. Härtill kommer lastbilstransporter. En stor del av dessa kvantiteter exporteras. Trävaruexporten utgör en viktig del av landets totala export, och dess totala exportvärde för 1970 uppgick till ca 1,7 miljarder kronor. Inom stödområdet finns bl. a. ett flertal mindre sågverk som av tradition varit inriktade på export. Dessa sågverk svarar för en betydande del av sysselsättningen såväl inom tätorter som på landsbygden. Virkesförsörjningen till dessa sågverk skapar årligen sysselsättningsmöjligheter för många människor.

Exportförsäljningarna inom trävarubranschen regleras av vissa med de utländska köparna centralt överenskomna leveransvillkor. Dessa utformas vid förhandlingar mellan de svenska exportörernas organisation och de utländska importörernas organisationer. Sedan dessa kontraktvillkor en gång överenskommits blir de ofta gällande för relativt lång tid.

Exportleveranserna på järnväg och lastbil av sågade och hyvlade trävaror sker praktiskt taget undantagslöst på villkoret "fritt avsändningsorten", dvs. den utländske köparen ombesörjer och betalar frakten till transportföretaget. Detta leveransvillkor har gammal hävd i branschen

och kan svårligen snabbt ändras. Som exempel kan nämnas att det av exportorganisationen i Sverige och importorganisationen i Danmark några veckor innan propositionens offentliggörande antagna reviderade standardformuläret för försäljningskontrakt endast innehåller kontraktsvillkoret "fritt avsändningsorten". Eftersom de utländska köparna i stor utsträckning vant sig vid dessa kontraktsvillkor, anser de sig icke annat än undantagsvis kunna gå med på någon förändring av desamma för att de svenska säljarna skall kunna erhålla transportstöd. Utländsk juridisk person kan ju icke erhålla detta stöd.

Trävaruexporten ur stödområdet riskerar nu att icke komma i åtnjutande av transportstöd, väsentligen på grund av teknisk-administrativa skäl. Kan en exportförsäljning arrangeras på villkoret "fraktfritt gränsen/mottagningsorten" föreligger inga hinder för det svenska säljande företaget att i sinom tid erhålla fraktstöd, eftersom exportören i detta fall erlagt frakten till transportföretaget. Den utländske köparen debiteras som förut nämnts i sådant fall den av det svenska företaget utlagda frakten särskilt, eller också inkluderas frakten i varans pris. Om den utländske köparen icke kan förmås acceptera ovannämnda för branschen nya försäljningsvillkor, sker försäljningarna enligt gällande kontraktsformulär "fritt avsändningsorten", vilket innebär att den utländske köparen själv betalar frakten till transportföretaget. I sådant fall kan det svenska företaget icke enligt nuvarande regler erhålla transportstöd, ej heller den utländske köparen. I det förstnämnda fallet (leveransvillkor "fraktfritt gränsen/mottagningsorten") debiterar säljaren frakten på köparen särskilt eller inkluderar den i varans pris. I det andra fallet (leveransvillkor "fritt avsändningsorten") betalar köparen frakten direkt till transportföretaget (SJ eller lastbilsföretag). Säljarens ställning i transportstödshänseende borde i dessa båda fall vara densamma, eftersom säljaren icke i något av fallen kommer att slutgiltigt belastas av fraktkostnaden.

Enligt vår mening bör därför Kungl. Maj:ts kungörelse 1970:592 ändras så att samtlig export ur stödområdet kan erhålla transportstöd. Enligt propositionen utgör de färdiga trävarorna (sågade och hyvlade) den kvantitetsmässigt största varugruppen som på järnväg transporteras ur stödområdet. Härtill kommer betydande kvantiteter som transporteras på lastbil. Det behöver icke särskilt understrykas vilken betydelse transportstödet har för de trävaruexporterande företagen och deras anställda inom stödområdet. Om dessa företag kommer i åtnjutande av transportstöd, får de icke blott stora möjligheter att säkerställa och i vissa fall öka sysselsättningen, utan de kan även på ett effektivt sätt bidra till att höja exporten från Sverige. Detta ligger också helt i linje med de intentioner som kommit till uttryck i bl. a. årets statsverksproposition. Den nuvarande utformningen av transportstödsreglerna är emellertid ett direkt hinder för svensk export i sådana fall då leveransvillkoret är "fritt avsändningsorten", eftersom varken säljar- eller köparparten i detta fall kan komma i åtnjutande av transportstöd.

Med stöd av vad här anförts hemställes  
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Kungl.  
Maj:t måtte vidtaga åtgärder för att även exportförsäljningar som  
sker på villkoret "fritt avsändningsorten" skall komma i  
åtnjutande av transportstöd.

Stockholm den 27 januari 1971

HÅKAN WINBERG (m)

PER PETERSSON (m)  
i Gäddvik

TORE NILSSON (m)  
i Agnäs

YNGVE HOLMBERG (m)

HANS NORDGREN (m)

BO TURESSON (m)