Trafikutskottets betänkande
1981/82: 5

om vissa ekonomisk-politiska åtgärder, m. m. (prop. 1981/82: 30)

ÅTGÄRDER INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTETS VERKSAMHETSOMRÅDE

1 Ändrade studerande- och pensionärsrabatter vid statens järnvägar

Regeringen har i proposition 1981/82: 30 bilaga 3 (kommunikationsdepartementet) under rubricerade avsnitt (punkt 1, s. 1–2) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om ändrade pensionärs- och studeranderabatter vid statens järnvägar.

Motionen

I motion 1981/82: 62 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen beslutar avslå förslaget i propositionen till ändrade rabatter vid resor med SJ för pensionärer och studerande.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82: 57.

Utskottet

Studerande och pensionärer har, sedan statens järnvägar införde sitt nya avgiftssystem i juni 1979, fått resa till lågpris under veckans alla dagar utan att behöva betala lågpriskort eller rabattkort. Av propositionen framgår att regeringen i september 1981 beslutat att studerande och pensionärer måste köpa samma lågpriskort som övriga resande om de vill resa till lågpris alla dagar utom fredagar och söndagar. För att få resa till lågpris veckans alla dagar måste de köpa ett speciellt rabattkort vars pris ligger ca 20% över lågpriset i första resp. andra klass. Rabattkortet i första klass avser dock endast pensionärer. Det nya systemet som införs fr. o. m. den 1 januari 1982 beräknas ge statens järnvägar en inkomstförstärkning på ca 60 milj. kr.

I motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) yrkas avslag på de av regeringen beslutade förändringarna i rabatterna för pensionärer och studerande vid resor med statens järnvägar. Motionärerna ifrågasätter den i propositionen beräknade inkomstförstärkningen med hänvisning till att förslaget kommer att medföra ett minskat resande.

Utskottet har inget att erinra mot vad föredraganden anfört om ändrade

pensionärs- och studeranderabatter vid statens järnvägar. Härav följer att utskottet avstyrker motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) i denna del.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motion 1981/82: 62 (vpk) yrkande 2 godtar vad föredragande departementschefen anfört om ändrade pensionärs- och studeranderabatter vid statens järnvägar.

2 Transportstöd för Norrland m. m.

Regeringen har under rubricerade avsnitt (punkt 2, s. 2–8) föreslagit riksdagen att godkänna de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för transportstöd till Norrland m. m.

Motionerna

I motion 1981/82: 52 av Olof Palme m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar att fraktbidrag lämnas med de procentandelar för vardera transportstödszon som anges i motion 1981/82: 46,
2. att riksdagen beslutar att den föreslagna inskränkningen i transportstöd till sågade trävaror utformas så att undantag görs för de sågverksföretag i Norrbottens kustregion som arbetar under samma förutsättningar som inlandssågverken,
3. att riksdagen beslutar att den föreslagna avvecklingen av uttransportstödet för järn- och stålprodukter avslås.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1981/82: 46.

I motion 1981/82: 62 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att godkänna vad som anförs om Transportstöd för Norrland m. m. och avslå propositionens förslag i denna del.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82: 57.

Bakgrund

Som ett led i de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det allmänna stödområdet infördes år 1971 ett transportstöd (prop. 1970: 84, SU 1970: 105, rskr 1970: 271). Syftet var att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de stora avstånden inom stödområdet. Reglerna för transportstödet har ändrats vid flera tillfällen. Nuvarande bestämmelser som gäller fr. o. m. den 1 januari 1981 grundar sig på ett riksdagsbeslut i juni 1980 (prop. 1979/80: 174, TU 1979/80: 29, rskr 1979/80: 418).

Transportrådet fick den 12 juni 1980 i uppdrag av regeringen att se över

transportstödets effektivitet och undersöka hur stödet bör utformas så att kraven på administrativ enkelhet och regionalpolitisk effektivitet bäst kan förenas inom nuvarande kostnadsram. Transportrådets uppdrag redovisades i och med att utredningen Transportstödet – ett sätt att göra Sverige rundare överlämnades till regeringen den 21 september 1981.

Utskottet

Föredraganden framhåller beträffande *den allmänna inriktningen* av transportstödet att det bör syfta till att stimulera företag att vidmakthålla produktionen inom stödområdet eller att välja en lokalisering inom stödområdet. Omvänt bör enligt propositionen transportstöd normalt inte lämnas till företag inom stödområdet, vilka trots höga transportkostnader kan få avsättning för sin produktion även utanför stödområdet liksom inte heller till de företag som har en naturlig lokalisering inom stödområdet. Det framhålls vidare att stödet bör stimulera företagen att höja förädlingsgraden i produktionen, att det bör vara trafikpolitiskt neutralt, att det bör vara lätt att administrera och inte lämnas med större belopp än nödvändigt för att uppnå de nämnda syftena.

Utskottet har inget att erinra mot vad föredraganden anfört om den allmänna inriktningen av transportstödet.

Stöd ges i dag till såväl transporter från produktionsställen inom stödområdet (*uttransporter*) som transporter till stödområdet (*intransporter*). Föredraganden har övervägt att slopa stödet till intransporter. Med hänsyn till att intransportstödet främst utgår till verkstadsindustrin och den kemiska industrin, dvs. industribranscher som har stor betydelse för utvecklingen av ett differentierat näringsliv inom stödområdet är föredraganden inte beredd att förorda att detta stöd slopas.

Även utskottet anser att stödet till intransporter bör bibehållas.

Föredraganden föreslår att *stöd till sågade trävaror* inte skall utgå till företag i kustregionerna samt i vissa inlandskommuner i stödområdets södra del. Besparingen beräknas till 18 milj. kr. Enligt propositionen bör det ankomma på regeringen eller den myndighet som regeringen utser att närmare avgränsa de områden för vilka stödet till sågade trävaror skall slopas. Besparingen motiveras med att tillgången på rundvirke och den därav betingade prisbilden på råvaror inneburit att de norrländska sågverken i regel inte har sämre konkurrensförutsättningar än sågverken i södra Sverige. För sågverken i stödområdets inland anses dock inte situationen vara lika god. Enligt propositionen bör stödet finnas kvar för högre förädlingsgrad av produktion baserad på rundvirke, såsom board, trähus och möbler.

I motiveringen till motion 1981/82: 52 (partimotion, s) framhålls att de

stora sågverken längs kusterna i princip inte har sämre konkurrensförutsättningar än sågverken i södra och mellersta Sverige. Enligt motionärerna finns det dock ett fåtal mindre sågverk i Norrbottens kustregion som arbetar under samma förutsättningar som inlandssågverken. Det föreslås därför att de företag i Norrbottens kustregion som har samma konkurrensförutsättningar som inlandssågverken även framdeles skall kunna få transportstöd.

Utskottet konstaterar för sin del att föredragandens förslag att slopa transportstödet till sågade trävaror i kustregionerna och i vissa inlandskommuner överensstämmer med vad transportrådet fört fram i sin utredning. När transportstödet infördes fanns en tendens till att sågverksindustrin i allt högre grad lokaliserades till södra och mellersta Sverige. För att motverka denna tendens beslöts att sågade trävaror skulle vara berättigade till transportstöd. Den stora bristen på rundvirke har medfört att rundvirkespriserna är högre i södra och mellersta Sverige än inom stödområdet. Utskottet delar föredragandens och transportrådets uppfattning att denna utveckling medfört att sågverken i södra delarna av stödområdet och längs kusten i regel inte har sämre konkurrensförutsättningar än sågverken i de södra och mellersta delarna av landet.

De problem som enligt motionen kan uppstå för vissa sågverk i Norrbottens kustland torde sannolikt kunna uppkomma även för företag i andra län. Enligt utskottets mening bör dock, inom ramen för de angivna besparingarna, sådana problem kunna lösas genom det föreslagna bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att avgränsa de områden för vilka stödet till sågade trävaror skall slopas.

Med hänvisning till det anförda finner sig utskottet i princip kunna godta föredragandens förslag beträffande sågade trävaror och anser att motion 1981/82: 52 (partimotion, s) i denna del inte påkallar någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida.

Sedan år 1978 är huvudparten av obearbetat *papper* inte stödberättigat. Numera lämnas stöd till finpapper och papper av vissa kvaliteter samt kartongpapp. Med samma motiveringar som anfördes beträffande sågade trävaror föreslår föredraganden att transportstödet slopas för dessa varuslag. Besparingen beräknas till 6 milj. kr.

Utskottet har ingen erinran mot föredragandens förslag att slopa kvarvarande stöd till papp- och papperstransporter.

Genom ändrat lokaliseringsmönster och sänkning av lägsta avstånd och vikt för bidragsberättigade transporter har *distributionstransporter av dagliga livsmedel*, såsom mjölk, bröd etc. kommit att bli bidragsberättigade. Föredraganden anser att detta strider mot stödets huvudsyfte att främja den produktion som i annat fall skulle förläggas utanför stödområdet och föreslår därför att denna typ av transporter inte skall få stöd. Enligt propositionen bör det ankomma på regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att fastställa den närmare avgränsningen.

I motiveringen till motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) framhålls att det i de nordligaste länen görs stora ansträngningar att utveckla egen trädgårdsodling och egen livsmedelsproduktion. Motionärerna rekommenderar därför stor försiktighet vad gäller förslaget i propositionen att undanta distributionstransporter av dagliga livsmedel från stöd.

Utskottet som inte har någon erinran mot vad som anförts i propositionen om distributionstransporter av dagliga livsmedel tillstyrker föredragandens förslag och avstyrker motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) i denna del.

Föredraganden anser att kravet på *vidareförädling* måste skärpas för att en önskad regional utveckling inom stödområdet skall kunna komma till stånd. Det finns därför enligt propositionen skäl att se över vilka varor som bör vara stödberättigade.

Utskottet har inget att erinra mot vad föredraganden anfört om skärpta krav på vidareförädling.

I propositionen framhålls att uppdelningen av *järn- och stålverkens* produktion i bidrags- resp. inte bidragsberättigade produkter innebär ett administrativt problem. Då fraktbidraget till järn- och stålverken enligt föredraganden torde sakna betydelse från lokaliseringssynpunkt föreslås att uttransportstödet slopas helt för järn- och stålprodukter. Besparingen beräknas till 5 milj. kr.

I motion 1981/82: 52 (partimotion, s) yrkas att uttransportstödet för järn- och stålprodukter bibehålls med motiveringen att detta stöd har betydelse för konkurrensförhållandena mellan stålverken i Norrbotten och Mellansverige.

Utskottet vill för sin del understryka det angelägna i att förenkla transportstödet så långt som möjligt. Transportrådet har i sin utredning påtalat att järn- och stålverkens sändningar normalt innehåller såväl bidrags- som inte bidragsberättigade produkter och att detta utgör ett administrativt problem. Med hänvisning härtill och till att, såsom både föredraganden och transportrådet framhåller, fraktbidraget till dessa företag torde sakna betydelse från lokaliseringssynpunkt tillstyrker utskottet föredragandens förslag att slopa uttransportstödet helt för järn- och stålprodukter och avstyrker följaktligen motion 1981/82: 52 (partimotion, s) i denna del.

Transportrådet föreslår i sin utredning beträffande *transportstödets geografiska avgränsning och bidragsstorlek* att fraktstöd skall lämnas på erlagd nettofrakt för stödberättigade transporter på minst 251 km och att denna lägsta sträcka skall vara gemensam för hela stödområdet. Transportrådet föreslår vidare att antalet transportstödszoner minskas från nuvarande sex till tre och att stödet lämnas med följande procentandelar för de olika delarna av stödområdet.

- Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län 35 %
- Västernorrlands län 25 %
- Övriga delar av stödområdet som nu har transportstöd 15 %

Föredraganden delar transportrådets uppfattning att endast transporter som överstiger 250 km bör vara bidragsberättigade. För att kunna utjämna kostnadsskillnaderna för de långväga transporterna föreslås dock att stödet även fortsättningsvis skall varieras med hänsyn till transportsträckornas längd. Enligt propositionen tillgodoser inte transportrådets förslag till indelning i transportstödszoner i tillräcklig grad de regionalpolitiska prioriteringar som måste göras. Föredraganden som anser att de nordligaste och inre delarna av landet måste prioriteras förordar därför en modifierad zonindelning.

Sammanfattningsvis förordas i propositionen att stöd skall utgå enligt följande uppställning.

Bidragssats i procent

Transportavstånd	Transportstödszon				
	1	2	3	4	5
251–400	10	10	10	10	10
401–700	10	20	25	30	30
701–	10	20	25	30	50

Transportstödszon 1:

av Värmlands län Arvika, Eda, Filipstads, Hagfors, Munkfors, Sunne, Säffle, Torsby och Årjängs kommuner,

av Kopparbergs län Avesta, Borlänge, Faluns, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Malungs, Mora, Orsa, Rättviks, Säters, Vansbro och Älvdalens kommuner,

av Gävleborgs län Bollnäs, Hudiksvalls, Ljusdals, Nordanstigs, Ovanåkers och Söderhamns kommuner.

Transportstödszon 2:

Västernorrlands län.

Transportstödszon 3:

Jämtlands län utom Strömsunds kommun.

Transportstödszon 4:

av Västerbottens län Nordmalings, Robertsfors, Skellefteå, Umeå och Vännäs kommuner,

av Norrbottens län Bodens, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner.

Transportstödszon 5:

av Jämtlands län Strömsunds kommun,

av Västerbottens län Dorotea, Lycksele, Norsjö, Sorsele, Storumans, Vilhelmina, Vindelns och Åsele kommuner,

av Norrbottens län Arjeplogs, Arvidsjaurs, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Pajala, Överkalix och Övertorneå kommuner.

Besparingarna genom de föreslagna ändringarna i bidragsreglerna beräknas till 21 milj. kr.

I motiveringen till motion 1981/82: 52 (partimotion, s) framhålls att transportstödet bör utformas så enkelt och överskådligt som möjligt och att därför den av transportrådet föreslagna indelningen i transportstödszoner i princip bör godtas. För att få en klar prioritering av de nordligaste och inre delarna av landet bör dock enligt motionärerna en sådan modifiering ske att bidrag utgår med 50 % vid transportavstånd över 700 km till företag i de kommuner som ingår i transportstödszon 5 i regeringsförslaget.

I motiveringen till motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) framhålls att regeringens förslag till nya bidragssatser innebär 5–15-procentiga försämringar för vissa företag. Det föreslås därför att Västernorrlands län förs till zon 3 varigenom en 5-procentig minskning av bidraget kan undvikas och att de kommuner i Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län som f. n. återfinns i zon 3 och som enligt propositionen föreslås flyttas till zon 1 skall kvarstå i zon 3 varigenom en 15-procentig minskning av transportstödet kan undvikas. Vidare förordas att Hofors och Ockelbo kommuner som f. n. inte ingår i stödområdet tillförs zon 3.

Föredragandens förslag till ändrade bidragsregler vad avser geografisk avgränsning och bidragsstorlek medför en besparing på ca 21 milj. kr. i förhållande till nu gällande regler. Förslagen i motion 1981/82: 52 (partimotion, s) torde i detta avseende innebära merkostnader på ca 25 milj. kr. i förhållande till regeringsförslaget. Utskottet anser att det statsfinansiella läget gör det i hög grad angeläget att genomföra den besparing som föredragandens förslag innebär.

Utskottet anser vidare att förslaget i propositionen, genom att ta särskild hänsyn till de nordligaste och inre delarna av landet och till de långväga transporterna, är regionalpolitiskt effektivare än det förslag som redovisas i den socialdemokratiska motionen. Förslaget i motionen kommer också enligt utskottets mening att medföra att konkurrensförhållandena mellan företag inom stödområdet påverkas i icke önskvärd riktning. Detta beror på att motionärernas förslag medför att skillnaden i transportstöd för kortväga transporter kan uppgå till 20 % för närliggande företag inom stödområdet. Förslaget i propositionen innebär att stöd utgår med 10 % för alla transporter upp till 400 km.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet föredragandens förslag till ändrade bidragsregler och avstyrker motion 1981/82: 52 (partimotion, s) i denna del.

Av bl. a. statsfinansiella skäl avstyrker utskottet också yrkandena i motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) om höjda bidragssatser och förändrade gränser för stödområdet.

I *övrigt* framhåller föredraganden att regeringen bör anpassa det lägsta bidragsgrundande beloppet till prisförändringar på transportmarknaden, att närsjöfartsutredningens arbete bör avvaktas innan ställning tas till frågan om ett särskilt stöd till sjötransporter samt att de nya reglerna som sammanlagt beräknas medföra besparingar på 50 milj. kr. bör tillämpas fr. o. m. den 1 januari 1982. Med hänsyn till bl. a. behovet av information vill föredraganden dock inte utesluta att ikraftträdandet kan behöva senareläggas något.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden anfört beträffande lägsta bidragsgrundande belopp, sjötransportstöd eller ikraftträdande.

Utskottet hemställer

1. beträffande *stöd till sågade trävaror*
   att riksdagen
   a. godtar propositionens förslag i denna del,
   b. lämnar motion 1981/82: 52 (s) yrkande 2 utan åtgärd,
2. beträffande *distributionstransporter av dagliga livsmedel*
   att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motion 1981/82: 62 (vpk) yrkande 1 i denna del godtar vad föredragande departementschefen härom anfört,
3. beträffande *uttransportstöd för järn- och stålprodukter*
   att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motion 1981/82: 52 (s) yrkande 3 godtar vad föredragande departementschefen härom anfört,
4. beträffande *transportstödets geografiska avgränsning och bidragsstorlek*
   att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motionerna 1981/82: 52 (s) yrkande 1 och 1981/82: 62 (vpk) yrkande 1 i denna del godtar vad föredragande departementschefen härom anfört,
5. att riksdagen i återstående delar godtar de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för transportstöd till Norrland m. m.

3 Posthus m. m.

Motionen

I motion 1981/82: 13 av Wiggo Komstedt m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen beslutar att postverket får finansiera posthus m. m. med egna rörelsemedel under resten av budgetåret 1981/82,

2. att riksdagen beslutar att regeringen får pröva alla investeringar i posthus m. m. som överstiger 1 milj. kr. i syfte att begränsa investeringsvolymen till vad som är absolut nödvändigt av driftekonomiska skäl.

Utskottet

I motion 1981/82: 13 (m) hänvisas till att postverket såväl i sin anslagsframställning för budgetåret 1981/82 som i årets anslagsframställning föreslagit att investeringar i fastigheter och fordon skall finansieras med egna rörelsemedel. Med hänsyn till att det blivit ytterst angeläget att minska belastningen på statsbudgetens utgiftssida anser motionärerna att postverket redan under återstoden av innevarande budgetår bör få finansiera nya investeringar i fastigheter och fordon med egna rörelsemedel. De framhåller vidare att regeringen i varje enskilt fall bör få pröva behovet av investeringar överstigande 1 milj. kr. och att den prövningen inriktas på att minska investeringsvolymen till vad som är absolut nödvändigt av driftekonomiska skäl.

Riksdagen beslutade i mars 1981 (prop. 1980/81: 100 bil. 9, TU 1980/81: 21, rskr 1980/81: 199) om en förenklad hanteringsordning för postverkets medelstora investeringar där kostnaden för varje enskilt projekt överstiger 10 milj. kr. För sådana investeringar skall en samlad medelsram anvisas och regeringen inom denna ram, efter framställning från postverket, ta ställning till byggstart och kostnader för det enskilda projektet. Beslutet innebär att riksdagen även fortsättningsvis bör pröva stora och betydelsefulla investeringar såsom exempelvis Tomtebodaterminalen. Mindre byggnadsprojekt liksom anskaffning av fordon för postverkets diligenstrafik skall finansieras med rörelsemedel.

Utskottet anser för sin del att ytterligare erfarenheter av hanteringsordningen för postverkets investeringar bör erhållas innan nya förändringar genomförs. Motionärernas och postverkets förslag syftar främst till att uppnå förbättrade beslutsrutiner för verkets investeringar. Förslaget till budgetteknisk omläggning medför emellertid inte i sig några minskade anspråk på reala resurser. Det är därför enligt utskottets mening inte nödvändigt att av besparingsskäl påskynda ett beslut i denna fråga.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motion 1981/82: 13 (m) om investeringar i posthus m. m.

4 Registerhållningsavgiften m. m.

Motionen

I motion 1981/82: 12 av Wiggo Komstedt m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen beslutar att trafiksäkerhetsverkets förvaltningskostnader fr. o. m. den 1 januari 1982 finansieras genom att registerhållningsavgiften höjs med 10 kr.,

2. att riksdagen beslutar att bidraget till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar för budgetåret 1981/82 halveras.

Utskottet

I motion 1981/82: 12 (m) yrkas att registerhållningsavgiften höjs med 10 kr. fr. o. m. den 1 januari 1982 vilket anges medföra en inkomstförstärkning för statsverket på drygt 39 milj. kr. på helår räknat. Enligt motionen skall pengarna användas dels till att fr. o. m. den 1 januari 1982 finansiera trafiksäkerhetsverkets förvaltningskostnader, dels till att skapa utrymme för att under innevarande budgetår halvera verkets anslag för bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar.

Med hänsyn främst till det statsfinansiella läget tillstyrker utskottet motionärernas förslag att höja registerhållningsavgiften med 10 kr. fr. o. m. den 1 januari 1982.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet motsätter sig däremot motionärernas förslag att inkomstförstärkningen skall användas till att finansiera trafiksäkerhetsverkets förvaltningskostnader och halvera bidraget till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar. Trafiksäkerhetsverket föreslår i sin anslagsframställning för budgetåret 1982/83 att verkets förvaltningskostnader avgiftsfinansieras fr. o. m. den 1 juli 1982. Utskottet anser att regeringskansliets prövning av detta förslag bör avvaktas. Inkomsterna från registerhållningsavgiften bör således inlevereras till statsverket på oförändrat sätt.

Utskottet hemställer

att riksdagen

a. med anledning av motion 1981/82: 12 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om registerhållningsavgiften m. m.,

b. avslår motion 1981/82: 12 (m) yrkande 2 om halvering av bidraget till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar.

Stockholm den 10 november 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Ivar Franzén (c), Erik Börjesson (fp) och Sten-Ove Sundström (s).

Reservationer

1. Transportstöd för Norrland m. m. (punkt 2) beträffande *stöd till sågade trävaror* (mom. 1)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "riksdagens sida." bort ha följande lydelse:

Utskottet kan för sin del godta föredragandens förslag till begränsning av stödet för sågade trävaror med nedan angivna undantag.

I likhet med vad som framhålls i motiveringen till motion 1981/82: 52 (partimotion, s) anser utskottet att ett fåtal sågverk i Norrbottens kustregion arbetar under samma förutsättningar som inlandssågverken. Stora problem kan uppstå för dessa företag om de utesluts från möjligheten att erhålla transportstöd.

Utskottet vill i sammanhanget understryka att det är nödvändigt att klart ange att de i motionen berörda företagen skall få fortsatt stöd samt att ekonomiskt utrymme skapas härför. I propositionen står: "Det finns därför enligt min mening inte skäl för att sågade produkter bör vara stödberättigad vara i kustregionerna samt i vissa inlandskommuner i stödområdets södra del, där inga fakta påvisats som pekar på att transportstödet där är ett verkningsfullt inslag i samhällets regionalpolitiska stöd." Enligt utskottets mening måste detta uttalande tolkas så att sågverken i Norrbottens kustregion undantas från möjligheten att erhålla stöd om föredragandens förslag i denna del godtas av riksdagen.

Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionen att regeringen vid avgränsningen av de områden för vilka stödet till sågade trävaror skall slopas bör undanta de sågverksföretag i Norrbottens kustregion som arbetar under samma förutsättningar som inlandssågverken. Regeringens ställningstagande bör redovisas för riksdagen i lämpligt sammanhang.

I den socialdemokratiska motionen berörs endast företag i Norrbottens kustregion. Enligt utskottets mening kan det dock även finnas sågverk i andra delar av stödområdet som bör få fortsatt stöd. Utskottet anser därför att regeringen skyndsamt bör klarlägga om det finns sågverk i övriga delar av stödområdet som kan anses arbeta under samma förhållanden som de inlandssågverk som enligt regeringsförslaget skall få fortsatt stöd och de

företag i Norrlands kustregion som berörs i den socialdemokratiska motionen. Det bör ankomma på regeringen eller den myndighet som regeringen utser att i sådana fall medge fortsatt transportstöd. I avvaktan på regeringens ställningstagande i frågan, som bör redovisas för riksdagen i lämpligt sammanhang, bör fortsatt transportstöd kunna utgå till de företag som efter en preliminär bedömning av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan komma i fråga för fortsatt stöd.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *stöd till sågade trävaror*
   att riksdagen med anledning av vad föredragande departementschefen anfört och motion 1981/82: 52 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Transportstöd för Norrland m. m. (punkt 2) beträffande *uttransportstöd för järn- och stålprodukter* (mom. 3)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "(partimotion, s) i denna del." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar i och för sig föredragandens uppfattning att den nuvarande uppdelningen av järn- och stålverkens produkter i bidrags- resp. icke bidragsberättigade produkter kan leda till administrativa problem. Med hänsyn till den betydelse fraktbidraget har för konkurrensförhållandena mellan järn- och stålverken i Norrbotten och Mellansverige anser dock utskottet i likhet med den socialdemokratiska motionen att uttransportstödet bör bibehållas för järn- och stålprodukter. Utskottet konstaterar i sammanhanget att transportrådet i sin utredning inte föreslagit att detta stöd skall slopas.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *uttransportstöd för järn- och stålprodukter*
   att riksdagen med avslag på propositionen och med bifall till motion 1981/82: 52 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Transportstöd för Norrland m. m. (punkt 2) beträffande *transportstödets geografiska avgränsning och bidragsstorlek* (mom. 4)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Föredragandens förslag" och på s. 8 slutar med "för stödområdet." bort ha följande lydelse:

Utskottet vill erinra om att ett av de främsta skälen till att transportrådet år 1980 fick i uppdrag att se över transportstödet var behovet av förenklade bidragsregler. Transportrådet framhåller i sin utredning att nu gällande konstruktion innebär att varje stödberättigad sändning måste preciseras vad gäller frakt, avsändnings- eller bestämmelseort samt varuslag, vikt och transportavstånd. Rådet framhåller vidare att ju fler avståndsklasser och zoner som finns desto mer komplicerad blir redovisningen och beräkningen av bidragsprocenten. Indelningen i zoner och klasser medför även enligt transportrådet risker för fel och kanske även för fusk.

Utskottet anser att transportrådets förslag innebär en klar förenkling. Utskottet finner det därför anmärkningsvärt att föredraganden helt frångår detta förslag och i stället föreslår ett svåröverskådligt och krångligt system med fem transportstödszoner indelade i olika avståndsklasser som innebär att de problem som transportrådet pekat på i allt väsentligt kommer att kvarstå.

Föredragandens förslag till zonindelning och bidragssatser innebär också att stödet skärs ned med drygt 20 milj. kr. både i förhållande till nuvarande system och transportrådets förslag. En sådan kraftig begränsning av stödet till de svagare regionerna i landet kan såsom framhålls i den socialdemokratiska motionen inte accepteras i ett läge då sysselsättningen måste värnas och stärkas.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet förslaget i motion 1981/82: 52 (partimotion, s) att transportrådets förslag godtas med den modifieringen att bidrag med 50% utgår för transporter över 700 km till företag i inlandskommunerna i Norrbottens och Västerbottens län samt Strömsunds kommun i Jämtlands län (Strömsund, Dorotea, Lycksele, Norsjö, Sorsele, Storuman, Vilhelmina, Vindeln, Åsele, Arjeplog, Arvidsjaur, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Pajala, Överkalix och Övertorneå kommuner). Dessa kommuner ingår i transportstödszon 5 i regeringsförslaget.

Utskottet föreslår sålunda att fraktstöd lämnas med följande procentandelar för de olika delarna av stödområdet vid transporter över 250 km.

– Inlandskommunerna i Norrbottens och Västerbottens län samt Strömsunds kommun, vid transporter över 700 km	50%

- Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län i övrigt 35 %
- Västernorrlands län 25 %
- Övriga delar av stödområdet som nu har transportstöd 15 %

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Förslaget i motion 1981/82: 62 (partimotion, vpk) är enligt utskottets mening i jämförelse med regeringsförslaget både enklare till sin utformning och ekonomiskt mer fördelaktigt för företagen i stödområdet. Av ovan anförda skäl anser dock utskottet att förslaget i den socialdemokratiska motionen bättre uppfyller kravet på enkelhet och effektivitet och avstyrker därför vpk-motionen i denna del.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *transportstödets geografiska avgränsning och bidragsstorlek*
   att riksdagen med avslag på propositionen och motion 1981/82: 62 (vpk) yrkande 1 i denna del samt med bifall till motion 1981/82: 52 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Posthus m. m. (punkt 3)

Wiggo Komstedt, Sixten Pettersson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "utskottet motionen." bort ha följande lydelse:

Med hänvisning till det statsfinansiella läget tillstyrker utskottet motionärernas förslag att postverket skall få finansiera investeringar i fastigheter och fordon med rörelsemedel. Utskottet tillstyrker också förslaget att regeringen i varje enskilt fall bör pröva behovet av investeringar överstigande 1 milj. kr. och att den prövningen inriktas på att minska investeringsvolymen till vad som är absolut nödvändigt av driftekonomiska skäl. Enligt utskottets mening bör den nya hanteringsordningen tillämpas fr. o. m. den 1 januari 1982.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med anledning av motion 1981/82: 13 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om investeringar i posthus m. m.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1981