

Motion

1981/82: 1878

Rolf Sellgren

Det statliga transportstödet

Alltsedan transportstödet tillkom år 1970 har dess uppgift varit att ge näringslivet i Norrland och avgränsade delar av stödområdet möjligheter att driva sin verksamhet under förutsättningar som är mera likartade dem som gäller för näringslivet i andra delar av vårt land. Det har alltså utgjort en del av de samlade regionpolitiska insatserna med inriktning på att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de stora avstånden inom stödområdet.

Transportstödet har bevisligen fyllt sitt ändamål, oaktat att vissa utredningar och andra intressegrupper hävdar motsatsen. Många företag skulle inte ha kunnat fortsätta sin verksamhet i Norrland om transportstödet inte funnits. Andra skulle ha lokaliserat sin utbyggnad till sydligare delar av landet. Det finns en rad exempel även på nyetableringar inom stödområdet till följd av transportstödet.

De positiva effekterna av transportstödet och tilltron till dess varaktighet rubbas emellertid om motsättningar skapas inom regelsystemet och ändringar kommer med korta tidsintervall. Den situationen har enligt min åsikt inträffat med riksdagens beslut i enlighet med trafikutskottets betänkande 1981/82:5.

Slopandet av transportstödet till sågade trävaror i kustregionen och i vissa inlandskommuner har lett till en besvärande konkurrenssnedvridning mellan företag inom samma bransch och med samma avståndsproblem. Enligt uppgift kommer flera sågverk utmed den norrländska kustregionen att hamna i en ohållbar konkurrenssituation efter att ha förlorat möjligheterna till transportstöd. Risker för nedläggning har angetts i vissa fall, 30 % bortfall av produktionen befaras från annat håll. Följden blir förlust av arbetstillfällen.

Som ett av motiven till att slopa transportstödet i kustregionen har angetts möjligheterna till sjötransport. Detta saknar grund. En stor del av det landtransporterade virket går till den svenska marknaden. I övrigt sker transporter till stor del på kundernas villkor, antingen de befinner sig i Sverige eller på den europeiska kontinenten.

Det är således uppenbart att geografisk avgränsning inom ett varuslag så som skett med sågade trävaror skapar svåra orättvisor inom branschen och äventyrar sysselsättningen inom flera företag i sysselsättningssvaga regioner. Stora och dessutom alltför ofta förekommande förändringar inom regelverket minskar också tilltron till denna stödform. Företagen är beroende av att lägga upp långsiktiga system och rutiner för sina transporter. Ofta

återkommande förändringar i förutsättningarna för det upplagda systemet – såsom bortfall av transportstödet – skapar svårigheter för företagen.

Med hänsyn till det anförda bör regeringen snarast granska konsekvenserna av de senaste ändringarna av transportstödet, främst vad avser sågade trävaror, och återkomma till riksdagen med förslag till ändringar inom ramen för det i budgetpropositionen anvisade anslaget.

Transportrådet har på regeringens uppdrag sett över transportstödet effektivitet och undersökt hur stödet bör utformas så att kraven på administrativ enkelhet och regionalpolitisk effektivitet bäst kan förenas inom den kostnadsram som då gällde. I fråga om förslagen om förenklningar i administrativt hänseende har transportrådets förslag i huvudsak följts i förutnämnda behandling i riksdagen. Vad däremot beträffar stödreglerna gjordes i regeringens proposition 1981/82:30 liksom i utskottsbehandlingen stora avvikelser från utredningens förslag.

Mot denna bakgrund finns det anledning att ifrågasätta om inte denna regionalpolitiska stödform, trots hittillsvarande förtjänster, borde omprövas. Detta kan lämpligen ske i samband med utvärdering och prövning av andra parallella stödformer. Det statliga stödet till näringslivet finansieras över ett stort antal anslag på statsbudgeten. Ett omfattande och ofta komplicerat system av författningar och anvisningar har med åren vuxit upp kring dessa stödformer. De har därför också i allt högre utsträckning börjat bli föremål för undersökningar i syfte att samordna och förenkla hela systemet.

Man bör överväga möjligheten att samordna företagsinriktade stödformer till ett enda organ. De är nu uppdelade på ett stort antal myndigheter och därigenom svåröverskådliga och tungarbetade. I samband med den fortsatta översynen av de nämnda stödformerna synes tiden vara mogen att även finna en möjlig integration av transportstödet i annan stödverksamhet. Detta borde vara möjligt med bevarande av dess effektivitet i förhållande till det i jämförelse med andra stödformer låga statliga anslaget.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag

1. att riksdagen begär att regeringens snarast utvärderar effekterna av de nuvarande avgränsningsreglerna för transportstödet.
2. att riksdagen begär att regeringen utreder frågan om en mer varaktig form för transportstödet, möjligen integrerat i annat regionalpolitiskt stöd.

Stockholm den 26 januari 1982

ROLF SELLGREN (fp)