

Nr 22/1973.

Å l a n d s l a n d s k a p s s t y -
r e l s e s framställning till Ålands
landsting med förslag till landskapslag
om transportstöd.

I riket utfärdades den 19 januari 1973 en lag om transportstöd för utvecklingsområdena (FFS 26/73). I regeringens proposition till lagen (prop. 4/1972) anfördes bl.a. följande: "En svårighet som näringslivet inom utvecklingsområdena har att kämpa med och som utgör hinder för etableringen av nya företag inom dessa områden är de transportkostnader de långa transportsträckorna förorsakar. Transportkostnaderna belastar i genomsnitt produktionsverksamheten mera inom utvecklingsområdena än inom andra delar av landet. Dessa kostnader är därför ägnade att försvaga inom utvecklingsområdena verk samma företags konkurrensförmåga och att bromsa den ekonomiska utvecklingen inom utvecklingsområdena.

För främjande av den ekonomiska utvecklingen inom utvecklingsområdena till denna del borde därför transportkostnaderna nedbringas. Ett sätt att minska företagets kostnader för transporter är att betala ett särskilt transportstöd av statsmedel. Syftet med transportstödet vore att förbättra möjligheterna att öka den inom utvecklingsområdena redan nu bedrivna produktionen kvantitativt, att skapa ny produktionsverksamhet där och att höja den redan existerande och den nya produktionens förädlingsgrad.

Enligt 1 § 1 mom. i lagförslaget skulle stödet gälla såväl interna transporter inom utvecklingsområdena som transporter från utvecklingsområdena till orter utom dem, såsom saken är ordnad också i de övriga nordiska länderna.

Att transportkostnaderna belastar produktionsverksamheten mera inom utvecklingsområdena än i genomsnitt annorstädes i landet beror sålunda just på att transportsträckorna är längre. Därför borde stödet sättas in speciellt där transportererna är långa. För närvarande är medeltransportsträckan på järnvägarna i vårt land ca 270 km och i lastbilstrafiken, oberoende jordbyggnadstransporter, ca 75 km. För att stödet icke mot dess syften skall komma att gälla kortare transporter än den genomsnittliga i järnvägstrafiken, har såsom undre gräns för den transportsträcka per järnväg som berättigar till stöd i 2 § 1 mom. föreslagits 266 km. En lägre undre gräns skulle även betydligt öka behovet av anslag för transportstöd. Den undre gränsen för transportsträcka, som berättigar till stöd, är i Sverige 300 km och i Norge 400 km.

Om stödet skulle gälla endast landtransporter, vore detta ägnat att dirigera exporttransporterna från utvecklingsområdena över södra Finlands hamnar. Detta skulle kunna minska trafiken i hamnarna inom utvecklingsområdena och ha till följd att dessa hamnar icke skulle bli till fullo utnyttjade, vilket åter skulle minska arbetstillfällena. Fördenskull borde transportstöd bestämmas att utgå också för exporttransporter från hamnar inom utvecklingsområdena. Emedan järnvägstransporterna i samband med exporttransporter över utvecklingsområdenas hamnar till största delen understiger förenämnda undre gräns, föreslås att transportstöd i fråga om dessa järnvägstransporter skulle utgå redan för transporter som överstiger 100 kilometer.

Av ovan anförda skäl föreslås i 2 § 1 mom. såsom transportformer, vilka berättigar till transportstöd, järnvägstransporter och fartygstransporter från hamnar inom utvecklingsområdena. För att icke orter som saknar järnvägsförbindelse skall bli försatta i en oskäligt svag ställning i förhållande till andra och för att stödet skall komma så många transportformer som möjligt till godo, föreslås i 2 mom. att även till järnvägstransporter anslutna lastbilstransporter, vilka bildar en enhetlig transport tillsammans med järnvägstransporten skulle berättiga till transportstöd. Av samma skäl föreslås i 3 mom. att transportstöd skall utgå även för andra lastbilstransporter i yrkesmässig lastbilstrafik med samma begränsningar med avseende på sträckan som i järnvägstrafik och för flygtransporter. Detta av prövning beroende transportstöd, som skulle erläggas inom ramen för ett i statsförslaget för ändamålet upptaget anslag skulle vad beträffar lastbilstransporter kunna betalas för transporter, vilka på grund av sin art eller av annan orsak inte lämpligen kan ske med järnväg eller vilka börjar på ort som saknar såväl järnvägstrafik som i 2 mom. avsedd lastbilstrafik. När detta av prövning beroende transportstöd beviljas, borde avseende fästas vid att stödet, liksom allt transportstöd över huvudtaget, borde främja uppkomsten av företag inom utvecklingsområdena, komma långt förädlade produkter till godo och vara ägnat att effektivisera användningen av den nuvarande transportkapaciteten inom utvecklingsområdena.

Transportstödet skulle icke få inverka på prisen för transporter och icke vara till hinder för tariffpolitikens utveckling. I enlighet härmed har i 3 § av den föreslagna lagen införts ett stadgande om att transportstöd erlägges till den som betalat transportavgiften, d.v.s. till den som utnyttjar transporttjänsten och inte till den som utför transporten. Stöd kan tilldelas inhemsk sammanslutning och stiftelse samt i Finland bosatt fysisk person, även utlänning.

I lagförslagets 4 § ingår stadganden om den transportavgift för vilken stöd utgår. Emedan ändamålet med transportstödet är att sänka kostnaderna för transporter inom ramen för fortsatta regelbundna leveranser, borde stödet icke utsträckas till enstaka mindre försändelser, som saknar väsentlig betydelse för främjandet av näringslivet inom utvecklingsområdena. I enlighet härmed föreslås i 4 § 2 mom. ett stadgande om att transportavgiften skall vara minst 20 mark per försändelse och det sammanlagda beloppet av transportavgifterna under ett kvartal minst 1.000 mark. Enligt gällande tariffer innebär denna undre gräns av 20 mark per försändelse befordran av en varuförsändelse på ca 200 kg omkring 500 kilometer med järnväg. I fråga om fartygstransporter saknar transportavgiftens undre gräns per försändelse betydelse.

Syftet med transportstödet är även att höja förädlingsgraden för redan existerande och för ny produktion inom utvecklingsområdena. I enlighet härmed föreslås i 5 § 1 mom. stadgat, att stöd betalas endast för transport av produkter som har förädlats inom utvecklingsområdena och att såsom förädling icke anses en förädling som endast i ringa mån höjer det ursprungliga värdet, ej heller omlastning eller lossning och varas förpackande. För transport av vara som kommer till utvecklingsområdena från utlandet eller annorstädes ifrån och där lossas, omlastas eller förpackas och vidarebefordras, skulle transportstöd sålunda icke utgå."

Propositionen behandlades i riksdagen av statsutskottet. Utskottet följde helt huvudlinjerna i lagförslaget och företog endast ändringar av mindre betydelse. Då riksdagen den 12 december 1972 antog lagförslaget, fogades till riksdagens svar följande kläm: "I det Riksdagen godkänner lagförslaget, emotser den att Regeringen undersöker förutsättningarna för att utsträcka transportstödet till att gälla transporter i skärgården.

Då Riksdagen godkänner lagförslaget, förutsätter den också, att Regeringen noga följer med lagens verkningar på verksamhetsförutsättningarna för dem, som bedriver yrkesmässig lastbilstrafik, samt på näringslivets utveckling på de orter, som ligger utanför järnvägarnas influensområde, och vid behov vidtar åtgärder för avhjälpande av eventuella olägenheter."

I rikets lag har således frågan om stöd för transporter i skärgårdsförhållanden tillsvidare lämnats öppen. Detta kan naturligtvis icke bli fallet i föreliggande landskapslag. Vidare framgår klart av motiveringen i regeringens proposition att icke enbart produktions-

politiska utan även trafikpolitiska argument tillmätts betydelse vid lagförslagets utarbetande. Enligt lagen skall nämligen transportstöd i första hand erläggas för järnvägstransporter. Stödet för transporter med lastbilar är däremot bundet av olika begränsningar och förutsättningar. Någon sådan prioritering kan det av naturliga skäl icke bli fråga om i denna landskapslag utan har landskapsstyrelsen i framställningen utgått från att transportstöd utgår i huvudsak för en transportform, den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Denna transportform, förutom flygtransporter, är den enda som här kommer i fråga för transporter av sådana varor för vilka stöd skall utgå.

Enligt rikets lag erlägges under vissa förutsättningar stöd för lastbilstransporter. Stödprocenten är därvid densamma som för järnvägstransporter, 15 % vid 211-265 kilometer långa transporter och maximerad till 40 % vid transporter över 1.160 kilometer. Transportstödet får dock stiga högst till det belopp som motsvarar stödet för en lika lång järnvägstransport, beräknat enligt femte vagnslastklassen. Regeringen motiverade denna begränsning med att "Emedan myndigheterna har fastställt endast maximitariffer för lastbilstransporter skulle det av prövning beroende transportstödet för lastbilstransporter, för att icke de allmänt tillämpade transportavgifterna, vilka har varit lägre än dessa maximitariffer, till följd av transportstödet skall visa benägenhet att stiga, enligt förslaget dessutom kunna utgå med högst det belopp som skulle betalas i transportstöd för järnvägstransporter av motsvarande längd, när stödet beräknas enligt femte vagnslastklassen". Landskapsstyrelsen har funnit det erforderligt att införa samma begränsning i landskapslagen.

I lagförslagets 2 § 2 mom. har landskapsstyrelsen infört en bestämmelse om att sjöpasset till riket och Sverige från Marihamn och Långnäs färjhamnar skall anses motsvara 480 kilometer landsvägstransport, detta i enlighet med gällande bestämmelser i Nordisk bilgodstaxa, där transport med bilfärja mellan Sverige och landskapet fastställts att motsvara nämnda kilometertal. Då kostnaden för långtrafare på bilfärja från landskapet till riket är så gott som densamma som till Sverige bör också sjöpasset till riket anses motsvara 480 kilometer landsvägstransport. I 2 § 3 mom. har en timmes färjpass fastslagits att motsvara 70 kilometer landsvägstransport.

Enligt rikets lag utgår transportstöd också för exporttransporter med fartyg från hamnar i Merikarvia kommun och från norr om denna kommun befintliga hamnar. Som motsvarighet till denna bestämmelse har landskapsstyrelsen i framställningen infört stadgandet om att stöd utgår för transport till hamn i Sverige, vilket stöd i motsats till

bestämmelserna i rikets lag således skulle utgå för lastbilstransporter. Den industriella kapaciteten i landskapet har ju icke den omfattningen att egentliga fartygstransporter härifrån kommer i fråga.

Enligt rikets lag (3 §) erlägges transportstödet till den som betalat transporten, d.v.s. antingen avsändaren eller mottagaren av varan. Landskapsstyrelsen finner att en motsvarande bestämmelse i landskapslagen kan leda till att oklarhet uppstår huruvida rikets eller landskapets lag skall tillämpas då mottagare i riket skall erhålla transportstöd för åländsk vara. För att undvika uppkomsten av möjliga konfliktsituationer vid tillämpningen av landskapets och rikets lag om transportstöd har landskapsstyrelsen därför valt att i lagförslaget (3 §) stadga, att transportstödet alltid skall betalas åt avsändaren, d.v.s. den åländska näringsidkaren.

De produkter för vilka transportstöd skall utgå uppräknas i 5 §. Uppräkningen har skett med beaktande av rådande förhållanden i landskapet. Om produktion inleds av varor, som icke finns uppräknade i förteckningen, kan landskapsstyrelsen avgöra huruvida för produkten skall utgå transportstöd.

I 6 § ges bestämmelser om transportstödet storlek. Stöd kan erhållas för minst 101 kilometer långa transporter. Enligt rikets lag utgår stöd för mellan 101 och 211 kilometer långa transporter endast såvida dessa sker i anslutning till fartygstransporter. Då i landskapet transportsträckor på 101-211 kilometer kan bli aktuella endast i skärgården, har landskapsstyrelsen funnit det skäligt att låta transportstöd utgå redan vid förstnämnda gräns.

I 8 § har införts ett stadgande om lämnande av förhandsbesked. Detta är av vikt för att man då nya företag inrättas, redan i planeringsskedet skall kunna beakta transportstödet.

Såsom ovan framgått har landskapsstyrelsen i framställningen dels gjort väsentliga avvikelser från rikets motsvarande lag och dels infört bestämmelser som helt saknar motsvarighet i denna. Landskapsstyrelsen anser att avvikelserna är befogade med beaktande av landskapets särförhållanden och stadgandet i självstyrelselagens 29 § 4 mom.

Lagen föreslås vara gällande till utgången av år 1975 d.v.s. lika länge som landskapslagen om främjande av landskapet Ålands ekonomiska utveckling under åren 1970-1975.

Enligt en utredning som gjorts vid landskapsstyrelsens lantbruksavdelning kan lagförslaget för närvarande förväntas åsamka landskapet en årlig utgift på c. 200.000 mark.

Med hänvisning till det anförda får landskapsstyrelsen vördsamt förelägga Landstinget till antagande

L a n d s k a p s l a g
om transportstöd.

I enlighet med Ålands landstings beslut stadgas:

1 §.

För varutransporter inom landskapet Åland och för varutransporter från landskapet till riket samt till hamn i Sverige erlägges av landskapets medel transportstöd i enlighet med vad i denna lag stadgas.

2 §.

Transportstöd betalas för minst 101 kilometer långa yrkesmässiga lastbilstransporter.

Vid transporter till riket och Sverige från Mariehamn eller Långnäs färjhamnar skall sjöpasset anses motsvara 480 kilometer landsvägstransport.

Vid i 1 mom. avsedda transporter inom landskapet och vid andra än i 2 mom. avsedda transporter till riket och Sverige skall transportsträckan beräknas sålunda, att en timmes sjöpass anses motsvara 70 kilometer landsvägstransport.

Utöver vad i 1 mom. är stadgat erlägger landskapsstyrelsen av anslag, som för ändamålet upptagits i landskapets årsstat, transportstöd för flygtransporter.

3 §.

Transportstöd erlägges till inehmsk sammanslutning och stiftelse i landskapet samt till i landskapet bosatt enskild person, som i egenskap av avsändare av vara betalat transportavgiften.

4 §.

Transportstöd utgår för den transportavgift jämte frakttillägg och tilläggsavgifter med avdrag av beviljade rabatter, som är angiven i fraktsedel eller motsvarande handling.

Transportstöd utgår under förutsättning att transportavgiften varit minst 20 mark per försändelse och att transportavgifternas sammanlagda belopp under ett kvartal uppgår till minst 1.000 mark.

Transportstöd utbetalas kvartalsvis i efterskott.

5 §.

Transportstöd utgår för transport av varor som förädlats inom landskapet. Såsom förädling anses icke åtgärd som endast i ringa mån ökat det ursprungliga värdet, ej heller omlastning, lossning eller förpackning av vara.

Transportstöd utgår för transport av följande varor:

1. Närings- och njutningsmedel

- bageriprodukter,
- mejeriindustriprodukter och mjölkpulver,
- rensad och filéad fisk,
- frukt-, fisk-, kött-, bär-, svamp- och grönsakskonserver,
- torkad frukt, torkade bär, svamp och grönsaker, torkad och rökt fisk,
- sötsaksprodukter,
- chips och pommes frites,
- drycker.

2. Sten- och jordarter, mineralämnen samt tillverkningar av dem,
 -
 - betongprodukter,
 - stenvaror.
3. Trä och varor av trä
 - sågat, hyvlat och bilat virke,
 - byggnader och konstruktioner av trä,
 - impregnerat virke,
 - träull, tändstickssplint och material till tändsticksaskar,
 - snickeriindustrins produkter och halvfabrikat.
4. Metallindustrivaror
 - järn- och stålvaror,
 - andra bearbetade metaller.
5. Maskiner och anordningar samt transportmedel och delar till dem.
6. Produkter av den kemiska industrin och denna närstående industrier, utom gödselämnen.
7. Andra varor
 - textil- och beklädnadsindustriprodukter,
 - mattor, filter, juteprodukter och med dem jämför-
liga varor,
 - läder och skinn samt produkter av dem, samt
 - flättnings- och korgmakeriarbeten.

Landskapsstyrelsen kan på särskilt vägande skäl erlägga transportstöd inom ramen för landskapets årsstat utöver de i 2 mom. nämnda varorna även för träindustrins flis.

Inledes inom landskapet tillverkning av sådana i fråga om förädlingsgraden med i 2 och 3 mom. avsedda varor jämförliga produkter, som icke nämnes i sagda moment, äger landskapsstyrelsen rätt att bestämma, vilka produkter av detta slag som berättigar till transportstöd.

Transportstöd utgår icke för transport av begagnade varor.

6 §.

Beloppet av transportstödet för transportavgift som avses i 4 § är vid lastbilstransporter

Transportsträckan i kilometer	Stödprocent
101-116	5
117-134	7
135-160	10
161-210	12
211-265	15
266-283	17
284-303	20
304-335	20
336-385	20
386-435	20
436-485	20
486-535	20
536-585	22
586-635	25
636-690	28
691-760	30
761-850	32
851-950	34
951-1050	36
1051-1160	38
över 1160	40

I 1 mom. avsett transportstöd får stiga till högst det belopp vartill stödet för en lika lång järnvägstransport finge uppgå, beräknat enligt femte vagnslastklassen.

För flygtransporter erlägges i transportstöd högst 35 % av transportavgiften, beroende av transportsträckans längd och av den transporterade varans art.

7 §.

Transportstöd skall sökas hos landskapsstyrelsen särskilt för varje kvartal senast två månader från kvartalets utgång.

Ansökan skall åtföljas av fraktsedel eller motsvarande handling angående den transportavgift för vilken transportstöd sökes. Sökanden är dessutom skyldig att tillställa landskapsstyrelsen även andra för sakens avgörande nödiga uppgifter och utredningar.

Iakttages ej vid ansökan om transportstöd vad i 1 och 2 mom. är stadgat, är rätten till transportstöd förverkad, såframt ej landskapsstyrelsen på synnerliga skäl annorlunda besluter.

8 §.

Landskapsstyrelsen kan på ansökan genom skriftligt beslut lämna förhandsbesked om huruvida viss transport eller transporten av viss vara berättigar till transportstöd. Sökanden är skyldig att tillställa landskapsstyrelsen de uppgifter och den utredning som fordras för att förhandsbesked skall kunna lämnas.

Skriftligt beslut med förhandsbesked är bindande för landskapet under en tid av två år från det beslutet gavs, förutsatt att grunderna för transportstödet erläggande icke under sagda tid förändrats, dock högst till utgången av år 1975.

9 §.

Har av landskapsstyrelsen utfärdat beslut om transportstöd grundat sig på oriktig eller bristfällig utredning eller har beslutet uppenbart icke varit lagenligt, kan landskapsstyrelsen på anhållan av vederbörande undanröja beslutet och upptaga saken till ny handläggning.

Har den som uppburit transportstöd i sin ansökan därom lämnat oriktig uppgift eller hemlighållit omständighet, som varit av väsentlig betydelse för beviljandet av stödet, kan landskapsstyrelsen förordna att transportstödet eller del därav skall återbetalas till landskapet. Till det belopp av stödet som skall återbäras kan härvid läggas en årlig straffränta om tio procent, vilken utgår från det stödet utbetalades till dess det i sin helhet återburits till landskapet.

10 §.

I beslut som landskapsstyrelsen utfärdat med stöd av denna lag får ändring ej sökas genom besvär i andra fall än då fråga är om tillämpningen av 5 eller 9 §.

Beslut, vari i enlighet med 1 mom. ändring får sökas genom besvär, skall delgivas vederbörande genom rekommenderat brev. Sådant beslut skall, om ej annat visas, anses ha blivit delgivet vederbörande inom fjorton dagar från det beslutet postades.

11 §.

Landskapsstyrelsen eller av landskapsstyrelsen förordnad äger rätt att övervaka och kontrollera transporter, för vilka transportstöd enligt denna lag söks eller beviljats, samt att för detta ändamål erhålla nödiga uppgifter och utredningar av i 3 § nämnd sammanslutning, stiftelse eller person eller av den som utfört transporten.

12 §.

Närmare stadganden angående verkställigheten och tillämpningen av denna lag utfärdas genom landskapsförordning.

-10-

13 §.

Denna lag äger tillämpning på transporter, som ägt rum efter den 31 maj 1973 och som försiggår före utgången av år 1975.

Mariehamn, den 8 maj 1973.

På landskapsstyrelsens vägnar:

Läntråd

Alarik Häggblom
Alarik Häggblom

Lagberedningssekreterare

Ulf Andersson
Ulf Andersson.