

Regeringens proposition

1977/78: 13

om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.

beslutad den 27 oktober 1977.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Förslaget innebär att en särskild farledsvaruavgift införs för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Av de nuvarande fyravgifterna avskaffas inrikes och lokal fyravgift. Den allmänna fyravgiften bibehålls med den nya benämningen fyravgift.

Vidare anmäls i propositionen en reducering av de statliga passageavgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Kapitalkostnaderna för kanalerna förutsätts t. v. inte påverka avgifterna.

Ett nytt anslag, Ersättning till viss kanaltrafik, föreslås på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78. Genom detta anslag, som föreslås föras upp med ett formellt belopp av 1 000 kr., får statens vattenfallsverk ersättning för de minskade intäkter av kanaltrafiken som följer av reduktionen av passageavgiften i Trollhätte kanal. Ersättningen avräknas mot inkomsterna av de statliga sjöfartsavgifterna.

Fonden för Södertälje kanalverk föreslås ingå i Sjöfartsverkets fond och kostnaderna och intäkterna under fonden kommer därmed att föras under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning.

Det nya systemet beräknas bli genomfört den 1 januari 1978.

Förslag till**Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer**

Härigenom föreskrives att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium,
7. skeppsmätning.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om fyravgifter och om avgifter för skeppsmätning.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om fyravgifter och *färledsvaruavgifter samt om avgifter för skeppsmätning.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1978.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Utdrag

PROTOKOLL

vid regeringssammanträde
1977-10-27

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ahlmark, Romanus, Turesson, Gustavsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Åsling, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo

Föredragande: statsrådet Turesson

Proposition om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.

1 Inledning

I anslagsframställningen för budgetåret 1976/77 lade sjöfartsverket fram förslag till nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Denna del av verkets anslagsframställning fogades som bilaga till betänkandet (Ds K 1975:8) Säkerhet i farled, avgivet av den sakkunnige med uppdrag att verkställa översyn av sjöfartsverkets förslag rörande utvidgad skyldighet att anlita lots m. m.¹, och ingick i remissbehandlingen av detta. Yttranden över betänkandet har avgetts av rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, televerket, statens järnvägar, sjöfartsverket, sjösäkerhetsrådet, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, statens vattenfallsverk, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, Befraktarrådet, Kusttankers intresseförening, Landsorganisationen i Sverige (LO), Lotsdistriktsbefälets förening Lotsförbundet, Näringslivets trafikdelegation, Ostkustens sjöfartsförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Statsanställdas förbund, Statstjänstemannaförbundet, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska kryssarklubben, Svenska Petroleum Institutet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening, Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening, Sveriges ångfartygs assurans förening samt Vänerens seglationsförening.

Länsstyrelserna har bilagt yttranden från bl. a. kommuner, handelskamrar, företag och föreningar.

¹ Sakkunnig hovrättslagmannen Göran Steen

Trafikpolitiska utredningen¹ som efter riksdagens begäran genom tilläggsdirektiv år 1975 fick i uppdrag att undersöka transportstödet eventuella konkurrensförskjutande verkningar mellan land- och sjötransport i vänerområdet överlämnade i juni 1977 betänkandet (Ds K 1977:4) Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren. Yttranden över betänkandet har avgetts av statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsverket, riksrevisionsverket, arbetsmarknadsstyrelsen, statens vattenfallsverk, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län, Befraktarrådet, Centralorganisationen SACO/SR, Föreningen för inre vattenvägar, LO, Landstingsförbundet, Näringslivets trafikdelegation, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges åkeriförbund, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Vänerns hamnförbund, Vänerns seglationsförening samt 1957 års Vänerkommitté.

Länsstyrelserna har bilagt yttranden från bl. a. landsting, kommuner och handelskamrar.

2 De statliga sjöfartsavgifterna

2.1 Nuvarande system för de statliga sjöfartsavgifterna

Efter förslag i prop. 1970:119 godkände riksdagen (SU 1970:143, rskr 1970:347) allmänna riktlinjer för lotsningsverksamheten m. m. samt för bestämning av kostnadsansvar och avgifter för sjöfarten. I fråga om lotsningsverksamheten innebar beslutet främst att tidigare långtgående lotsavgiftsplikt bortföll. Lotsningsavgift skulle erläggas enbart då lots togs i anspråk.

Från sjöfartens kostnadsansvar undantogs den statliga isbrytningen. Verksamheten borde enligt föredraganden betraktas som ett driftbidrag till sjöfarten främst på norrlandskusten och kostnaderna också framdeles bestridas av skattemedel. I övrigt borde kostnaderna för sjöfartsverkets båda program, farledsverksamhet och fartygsverksamhet, i sin helhet täckas av – förutom vissa bidrag från fjärde och tionde huvudtitlarna – avgifter på sjöfarten.

Vid bestämning av kostnadsansvaret för anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning skildes i propositionen mellan kostnaderna för genomgående och lokal sjöfart. Utgångspunkt var därvid vissa definitioner av olika typer av

¹ Ledamöter: direktören Olle Nelander, tillika ordförande, statssekreteraren Bengt Furbäck, tillika vice ordförande, riksdagsledamoten Fritz Börjesson, riksdagsledamoten Rolf Clarkson, förbundsordföranden Hans Ericson, förste ombudsmannen Rune Larson, riksdagsledamoten Carl-Wilhelm Lothigius, f. d. riksdagsledamoten John Magnusson, riksdagsledamoten Sven Mellqvist, förbundsordföranden Lars-Erik Nicklasson, riksdagsledamoten Hagar Normark, riksdagsledamoten Arne Persson, riksdagsledamoten Rolf Sellgren och direktören Sven Östling.

farleder, nämligen genomfartsled, tillfartsled och infartsled. Kostnaderna för den lokala sjöfarten avsåg huvudsakligen lotsväsendet samt farledsutmärkning och sjömätning i hamnarnas tillfarts- och infartsleder. De kunde betraktas som särkostnader för en hamn eller ett antal närliggande hamnar.

Kostnaderna för genomgående sjöfart hänförde sig till – förutom isbrytningen – havsfyrrar, positionsbestämningsmedel samt sjömätning utanför den yttre kustlinjen (tuntrafikkorridorerna). Kostnaderna var till viss del gemensamma för praktiskt taget all sjöfart i Sverige, till viss del särkostnader för en större region, t. ex. norrlandshamnarna.

Som underlag för förslagen i propositionen låg sjöfartsutredningens betänkande (Stenc. K 1968:9) De statliga sjöfartsavgifterna. Utredningen hade förordat en långtgående uppdelning av kostnadsansvaret och anpassat sina förslag till taxepuppbyggnad därefter. Propositionen byggde däremot på en fortsatt avgiftsutjämning såväl mellan fartyg av olika storlek som mellan olika hamnar och kustavsnitt. Vid riksdagsbehandlingen underströks starkt angelägenheten av en sådan utjämning med hänsyn till de lokaliserings- och regionalpolitiska strävandena.

För att bibehålla lotsningsbenägenheten på en från sjösäkerhetssynpunkt godtagbar nivå föreslogs i propositionen en sänkning av lotsningsavgifterna med i genomsnitt 25 %. I ännu högre grad än tidigare fick därigenom kostnaderna för lotsningsverksamheten täckas av andra, obligatoriska avgifter.

För att bidra till att täcka kostnaderna för lokal sjöfart infördes en ny avgift, lokal fyravgift, som utformades på samma sätt som den sänkta lotsningsavgiften. Avgiftsparametrar blev således dels fartygets storlek mätt i nettodräktighet, dels ledens längd. Avgift skulle utgå vid resor på hamnar i olika avgiftsområden (normalt samma som dåvarande tulldistrikt) i såväl direkt som kombinerad utrikes fart. Genom att i förväg erlagga tolv avgifter för visst avgiftsområde befriades dock fartyget från ytterligare avgifter för resor på samma avgiftsområde under halvåret (januari–juni resp. juli–december).

Mot kostnaderna för genomgående sjöfart ställdes i första hand allmän fyravgift, i stort motsvarande tidigare fyr- och båkavgift. Avgiften skulle utgå för ankommande resor i direkt utrikes fart med ett enhetligt belopp per registerton av fartygets nettodräktighet. Avgiftsplikten begränsades till ett visst antal resor per år. För linjefartyg i s. k. fjärrzonsfart reducerades under vissa förutsättningar avgiften till hälften.

För resor i inrikes fart mellan olika avgiftsområden infördes en ny avgift, inrikes fyravgift. Avgiften hade i princip samma konstruktion som den allmänna fyravgiften; dock utgick avgift enbart för den del av nettodräktigheten som översteg 400 registerton. Avgiften omfattade också bogserat gods och då beräknad efter godsets volym. Betalningsskyldigheten ålades varuägaren i fråga om bogserat gods varvid som grund för debiteringen förutsattes ett deklarationsförfarande, och i övrigt redaren.

Sjöfartsverket fick rätt att besluta om sådana avvikelser från avgiftssystemet – t. ex. i form av rabatter – som var företagsekonomiskt motiverade för verket.

Avgiftsbestämmelserna som trädde i kraft den 1 januari 1971 är intagna i lotsavgiftskungörelsen (1970:699, ändrad senast 1976:952) och fyravgiftskungörelsen (1970:702, ändrad senast 1977:122).

Den principiella uppbyggnaden av sjöfartsavgifterna har inte ändrats sedan år 1971. Däremot har avgifterna höjts i olika omgångar. I fråga om allmän och inrikes fyravgift har därtill skett en ökning av antalet avgiftspliktiga resor. Dessa uppgår numera till tolv mot sju år 1971. Avgiftsbeloppet per registerton av nettodräktigheten har höjts från 2,00 till 3,50 kr. Den lägsta gränsen för uttag av inrikes fyravgift är från den 1 maj 1977 höjd till 1 500 nettoregister-ton. Lokal fyravgift har räknats upp med sammanlagt nära 70 % och lotsningsavgiften med i genomsnitt 45 %.

Från den 1 juli 1976 avräknas 6,5 % av fyravgifterna som bidrag till den av handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) bedrivna verksamheten.

För innevarande budgetår beräknas inkomsterna av sjöfartsavgifterna exkl. HKF:s andel till sammanlagt 140 milj. kr., varav allmän fyravgift 88, inrikes fyravgift 5, lokal fyravgift 16 och lotsavgifter 31 milj. kr. Som följd av en viss mindre ökning av trafikvolymen förutsätts de sammanlagda inkomsterna under budgetåret 1978/79 stiga med 7 milj. kr. till 147 milj. kr.

2.2 Sjöfartsverkets förslag till nytt avgiftssystem

I anslagsframställningen för budgetåret 1976/77 konstaterade sjöfartsverket att de avgiftsökningar om genomsnittligt ca 20 % som skett från den 1 januari 1972 tillsammans med stegringen av trafikvolymen hade i stort sett gett balans mellan utgifter och inkomster under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning de fyra budgetåren 1971/72–1974/75. För budgetåret 1975/76 skulle däremot uppstå ett underskott i storleksordningen 40 milj. kr.

Underskottet skulle öka ytterligare under budgetåret 1976/77. Sjöfartsverket räknade med en nettoutgift under anslaget om 166 milj. kr. De allmänna sjöfartsavgifterna beräknades ge en inkomst av enbart 120 milj. kr., vilket gav ett underskott i storleksordningen 45 milj. kr.

Underskottet var hänförligt till den lokala sjöfarten. Mot en nettoutgift av 106 milj. kr. stod inkomster i form av lokala fyravgifter och lotsavgifter om ca 35 milj. kr. Jämfört med utgifterna för genomgående sjöfart, ca 60 milj. kr., skulle däremot allmän och inrikes fyravgift ge ett överskott i storleksordningen 25 milj. kr.

De stora avgiftsökningar som även vid en ny uppgång av trafikvolymen krävdes för att återupprätta balansen mellan utgifter och inkomster under anslaget gick enligt sjöfartsverkets bedömning inte – utan allvarliga verkningar för sjöfarten och sjösäkerheten – att ta ut inom ramen för gällande avgiftssystem. En omläggning av detta borde ske. Därvid borde också enligt

riktlinjerna i prop. 1970:119 kostnadsansvaret återupprättas för resp. lokal och genomgående sjöfart.

Det föreslagna nya avgiftssystemet innebär viss ändring av taxoupbyggnaden för lotsningsavgifter och lokala fyravgifter. I syfte att främst hålla uppe lotsningsbenägenheten borde en större del av avgiftsbelastningen läggas på de korta lederna och de stora fartygen. Vad avsåg avståndstilläggen i taxorna byggde förslaget på en nyupprättad statistik över kostnads- och produktionsförhållandena inom lotsningsverksamheten, som svarar för ca 80 % av kostnaderna för lokal sjöfart. Kostnaderna för lotsningar fördelade sjöfartsverket mellan avståndsfasta och avståndsberoende kostnader. Till de senare fann verket inte skäl att föra annat än lotsarnas tid ombord på betjänade fartyg samt anknytande inställelse- och hemresor. Tiden för lotsarnas beredskap jämte hela kostnaden för bastjänsten (utvik, båttjänst, administration etc.) ansåg verket vara avståndsfast, dvs. oberoende av lotsledernas längd.

Kostnaderna för den lokala farledsutmärkningen inkl. sjömätning i till- och infartsleder fördelade sjöfartsverket proportionellt mot lotsledernas längd. Av de totala kostnaderna för lokal sjöfart, 64 milj. kr. för budgetåret 1973/74, var enligt sjöfartsverkets beräkningar enbart ca 12 milj. kr. eller knappa 20 % att hänföra till avståndsberoende kostnader. Detta innebar, ansåg verket, att avståndstilläggen för lokal fyravgift och lotsningsavgift borde halveras, dvs. för varje avståndsklass om fem nautiska mil sänkas från 20 till 10 % av avgiften i avståndsklassen, 4-5 nautiska mil. Sjöfartsverket anpassade de föreslagna avgifterna så att de skulle i genomsnitt ge samma inkomster som de då gällande taxorna, dvs. sammanlagt ca 37 milj. kr. räknat för budgetåret 1976/77.

Erforderliga ökningsar av de befintliga lokala avgifterna, lotsningsavgift och lokal fyravgift, gick enligt sjöfartsverkets mening svårligen att förena med farledssäkerheten och den lotsningsbenägenhet som denna förutsatte. Också de redovisade nya taxorna tålde bara begränsade ökningsar. Vid en ordning med principiell lotsfrihet fanns en koppling mellan lotsningsavgifterna och de obligatoriska sjöfartsavgifterna. Sverige hade internationellt sett mycket höga sådana avgifter som följd av landets decentraliserade hamnväsende och de krav på kostnadstäckning och avgiftsutjämning som gällde. Det var en naturlig strävan hos redare och befälhavare att hålla nere den samlade avgiftsbördan. Särskilt påtaglig blev denna strävan i lägen med pressade frakter. Åtgärderna att reducera avgiftsbördan fick gå ut över den enda inte obligatoriska avgiften, lotsningsavgiften.

Samtliga sjöfartsavgifter för fartyg hade som en parameter fartygens nettodräktighet. Nettodräktigheten liksom f. ö. bruttodräktigheten gav ofta ett dåligt uttryck för fartygens relativa lastförmåga, vare sig denna mättes i vikt eller volym. Varje mått på fartygets storlek, i och för sig bra eller dåligt, tog dessutom inte hänsyn till den del lastförmågan utnyttjades under den aktuella resan. Fartyg som transporterade last i enbart en riktning och framför allt dellastade fartyg blev hårt avgiftsbelastade.

Starka motiv förelåg för att göra lastens vikt till en avgiftsparameter. I de allmänna hamnarna utgick avgifter för såväl fartyg som vara. Betalningsansvarig för den senare var normalt varuägaren. Liksom i fråga om lastageplatsernas s. k. grundpenningar borde i princip fartygsavgifterna svara mot hamnens kostnader fram till kajkanten, inberäknat kajens "förtöjningsvärde". Någon sådan princip hade emellertid inte upprätthållits för de allmänna hamnarnas del. Varuavgifterna bidrog i många fall till att också täcka hamnarnas kostnader för infartsleder, hamnbassänger m. m.

Sjöfartsverket föreslog införandet av en särskild farledsvaruavgift. De betänkligheter som man tidigare haft mot en statlig varuavgift var främst att uppbörden skulle bli komplicerad och därmed dyr. Avgiften hade då förutsatts debiterad redaren. En exakt beräkning av varukvantiteten för varje resa blev ofrånkomligen tidsödande. Generaltullstyrelsen hade därför inte kunnat acceptera en omläggning i fråga om de avgifter som togs upp av tullverket. En lösning var emellertid att låta hamnarna debitera och ta ut avgiften som tillägg till varuhamnavgiften. Uppburen tilläggsavgift kunde inlevereras t. ex. kvartalsvis. I de fall varuhamnavgift inte utgick, vilket gällde främst de industri- och grossistägda lastageplatserna, betalades motsvarande avgifter på grundval av en deklaration av det gods som omsatts under redovisningsperioden.

Sjöfartsverket förutsatte att varuavgiften skulle utgå med samma belopp i utrikes och inrikes fart. Avgift för inrikes gods skulle betalas i lossningshamnen. Avgiften borde vara enhetlig, dvs. utgå med samma belopp per ton oavsett varuslag. De speciella krav på farledsverksamheten som det farliga godset, huvudsakligen mineraloljor, ställde kunde i och för sig motivera en högre avgift för dylikt gods. Då mineraloljorna – efter raffinering här i landet eller efter omlastning från större fartyg – ofta blev taxerade som såväl utrikes som inrikes gods fanns dock knappast tillräcklig anledning till sådan differentiering.

Skäl kunde enligt sjöfartsverket åberopas för att låta den nya avgiften innefatta också passagerare och av passagerarna medförda personbilar. Passagerare avgiftsbelades emellertid vanligen inte i hamnarna och borde därför åtminstone tills vidare läggas utanför avgiftssystemet. Medförda personbilar kunde däremot lämpligen avgiftsbeläggas och också överförda lastfordon.

Utgifterna för lokal sjöfart beräknade sjöfartsverket till 106 milj. kr. för budgetåret 1976/77. Beloppet borde fördelas så att 40 % täcktes med lokala fartygsavgifter och 60 % med varuavgifter. De senare föreslogs debiteras varuägarna via hamnarna. Någon anledning fanns enligt verket inte att belasta redarna med dessa avgifter. En sådan belastning kunde få vissa svåröverskådliga övervältringseffekter och skulle som sjöfartsverket uttalat tidigare föra med sig negativa verkningar för farledssäkerheten genom kopplingen mellan frivilliga och obligatoriska avgifter. Det kunde tilläggas att det decentraliserade hamnväsendet väsentligen var ett varuägareintresse,

vilket motiverade att varuägarna direkt deltog i att bestrida de höga kostnader som detta medförde för det statliga farledsväsendet.

Sjöfarten på Väneren och på hamnarna i Trollhätte kanal borde inte belastas med farledsvaruavgiften. Huvuddelen av kostnaderna för lokal sjöfart täcktes här genom särskilda avgifter (kanal- och seglationsavgifter). Transigtogods borde vidare vara befriat från varuavgift.

Liksom de befintliga lokala sjöfartsavgifterna borde varuavgiften differentieras efter infartsledningens längd. Det syntes dock motiverat att tillämpa en ganska grov differentiering av varuavgiften och sätta avgiftsintervallerna till tio nautiska mil.

1973 års utrikes och inrikes varutrafik inkl. färjegods men exkl. sjöfarten på Trollhätte kanal och Väneren, var ca 98 milj. ton. För att uppnå en totalinkomst av ca 60 milj. kr. borde avgiften i avståndsklassen upp till 10 nautiska mil få sättas vid 50 öre per ton. För varje tillkommande 10 nautiska mil borde göras ett tillägg av 11 öre eller 22 % av grundbeloppet. Baserat på i huvudsak samma avstånd som gällde för uttag av lokal fyravgift skulle godsvolymen fördela sig på följande sätt.

Avstånd n. mil	Godskvantiteter milj. ton	Avgift i öre per ton	Uppbörd milj. kr.
–10	57,7	50	28,9
11–20	20,7	61	12,6
21–30	3,3	72	2,4
31–40	13,3	83	11,0
51–60	0,2	105	0,2
71–80	2,8	127	3,6
Totalt	98,0		58,7

Norrköpings avgiftsområde för vilket lokal fyravgift beräknades efter 41 nautiska mil hade förts till avståndsklassen 31–40 nautiska mil tillsammans med Södertälje, Stockholms och Uddevalla avgiftsområden.

Avgiftsbeläggning av överförda fordon och bogserat gods skulle ge ett visst inkomstillskott. Därtill borde man kunna räkna med en ökning av trafikvolymer, uppskattningsvis 10 %, jämfört med år 1973. Inkomsterna budgetåret 1976/77 skulle därmed bli ca 65 milj. kr.

Sjöfartsverket förutsatte att de omlagda taxorna för lotsningsavgifter och lokala fyravgifter räknades upp med 10 % så att den sammanlagda uppbörden kom upp till 41 milj. kr. Farledsvaruavgiften för inrikes gods motiverade att den svårdebiterade inrikes fyravgiften slopades. Kostnaderna för genomgående sjöfart vid den delvis summariska fördelning som skett skulle helt täckas av den allmänna fyravgiften. Den beräknades vid oförändrad avgiftsnivå ge ca 80 milj. kr. budgetåret 1976/77. Häremot stod kostnader för genomgående sjöfart om ca 60 milj. kr. Avgiften kunde sänkas med ca 25 % vilket vid tio avgiftspliktiga resor per år innebar en avgift av 2,00 kr. per ton netto.

Sjöfartsverket tillade att verket övervägt att utbyta den allmänna fyravgiften mot ett konstant tillägg till farledsvaruavgiften vad gällde utrikes gods. Beloppet skulle då bli ca 60 öre per ton. Då den allmänna fyravgiften saknade motsvarighet i de flesta sjöfartsländer skulle omläggningen medverka till att sjöfarten på Sverige kunde drivas på mera likartade villkor i förhållande till grannländerna. Vidare skulle beroendet av dräktigheten som avgiftsparameter ytterligare begränsas. Sjöfartsverket såg det också som en fördel att huvuddelen av sjöfartsavgifterna direkt belastade varuägarna.

En till ett fåtal resor per år begränsad avgiftsplikt utgjorde dock en stimulans för både redare och varuägare att binda sig för moderna transportuppläggningar med fartyg helt sysselsatta i trafik på viss eller vissa svenska hamnar, antingen det nu gäller färjetrafik eller någon annan typ av kortväga systemtransporter. Detta påverkade positivt sjöfartens effektivisering och också farledssäkerheten. Sjöfartsverket förordade därför bibehållande, i varje fall tills vidare, av en – reducerad – allmän fyravgift.

2.3 Remissyttranden över sjöfartsverkets förslag

Huvuddelen av remissinstanserna har inte i och för sig något att erinra mot att den med fartygen transporterade varumängden införs som en grund för beräkning av de statliga sjöfartsavgifterna och inte heller att varuavgiften i princip debiteras varuägaren och uppbörden läggs på hamnarna. *Riksrevisionsverket* utesluter inte att betydande fördelar kan stå att vinna med en varuavgift av föreslagen typ. Kostnadsökningarna nödvändiggör förändringar i nuvarande avgiftssystem. *Sveriges redareförening* delar uppfattningen att nuvarande avgifter inte kan höjas utan allvarliga konsekvenser. Fartygens dräktighet är inte lämpad att ligga som bas för avgiftsberäkningen. Därtill kommer att de internationella skeppsmättningsbestämmelserna inte tolkas enhetligt av olika länders myndigheter vilket kan medföra konkurrensnackdelar för svenska fartyg. *Kusttankers intresseförening* till vars yttrande *rederiföreningen för mindre fartyg* ansluter sig anför liknande synpunkter.

Näringslivets trafikdelegation anser att det är olämpligt att varuavgiften erläggs av varuägaren. En debitering av fartygen med hänsyn till deras ianspråktagande av farledsanordningar m. m. förefaller lämpligare. Delegationen ser inte förslaget som en slutlig lösning av frågan hur sjöfartsverket skall uppnå kostnadstäckning. Några egentliga rationaliseringsvinster uppnås inte heller. *Befraktarrådet* anser att det föreslagna avgiftssystemet inte ger rationaliseringseffekter med avseende på kalkylunderlag, avgiftsberäkning och inkassering utan snarare motsatsen.

Generaltullstyrelsen uttalar att en avgift som åvilar godsets ägare kan komma att bli administrativt betungande för sjöfartsverket och hamnarna, t. ex. då särskild räkning skall utställas på var och en av många ägare till gods i ett styckegodslastat fartyg. Som alternativ kan övervägas att ålägga fartygets redare eller ägare betalningsskyldighet för denna avgift. *Sveriges skeppskla-*

rerare- och skeppsmäklareförening avvisar en på godset beräknad avgift. I samband med färjetrafik m. m. är det vanligt att hamnavgiften för varan debiteras rederiet som täcker in denna kostnad i sin fraktsättning. *Statens järnvägar* betecknar argumentet att avgiften skulle träffa varuägaren som ovidkommande då självfallet alla avgifter som primärt belastar redaren måste bäras av varuägaren.

Enligt *Svenska hamnförbundets* mening kommer en varuavgift som uppbärs av hamnarna att av varuägarna betraktas som en ny hamnpålaga även om de influerna medlen levereras vidare till statsverket.

De huvudsakliga erinringarna mot avgiftsförslaget är av mera principiell karaktär och avser i första hand frågan till vilken del statens kostnader för farledsverksamheten bör täckas med avgifter på sjöfarten. Vidare diskuteras hur kostnadsansvarigheten bör fördelas mellan olika typer av fartyg m. m. med hänsyn till ianspråktaga tjänster samt hur avgifterna bör avvägas dels för att upprätthålla konkurrenskraften hos sjöfarten och de svenska hamnarna, dels för att stimulera till rationalisering av sjöfartsverkets verksamhet och då främst lotsväsendet.

Svenska hamnförbundet uttalar i fråga om kravet på kostnadstäckning för farledsverksamheten att allmänna och samhällsekonomiska skäl syns tala för att sjöfarten behandlas på samma sätt som järnvägen. Man bör därför avvakta de förslag som trafikpolitiska utredningen kan komma att framlägga. Till trafikpolitiska utredningen hänvisar också bl. a. *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska kommunförbundet*, *Sveriges redareförening* och åtskilliga länsstyrelser.

Statens järnvägar konstaterar att varuavgift enligt förslaget skulle komma att utgå för bl. a. det med färjelederna på Danmark och kontinenten avgående och ankommande godset. Ingen av dessa leder behöver eller anlitar lots. Avgiften får närmast fiskal karaktär och skulle påverka transportsätt och transportvägar. Exempelvis skulle norsk hamn kunna komma att anlitas i stället för svensk. För en samhällsekonomisk riktig resursfördelning fordras en avgiftssättning som så långt som möjligt är baserad på kostnadsförhållandena.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller att f. n. råder ett något snedvridet konkurrensförhållande mellan hamnarna i Öresund. Sjöfartsavgifter och lotsavgifter är lägre i de danska hamnarna. Detta innebär att gods transporteras på färja över Öresund för att lastas eller lossas i dansk hamn i stället för i exempelvis Helsingborg eller Malmö. Länsstyrelsen anser inte dessa helt onödiga färjetransporter förenliga med en i övrigt rationell trafikuppläggning.

Svenska kommunförbundet uttalar att de svenska hamnarnas konkurrenskraft skulle försämrast vid införandet av en varuavgift jämfört med hamnarna på kontinenten. *Riksrevisionsverket* anser att före ett ställningstagande krävs bl. a. ett material som belyser förslagets förväntade konsekvenser för avgiftsbelastningen på transporter av olika kategorier vad gäller godsslag.

hamnar, regioner, fartygstyper etc. Verket anser att kostnadstäckningskravet på handelssjöfarten i sig skall ses som i huvudsak grundat på rättvisöverbäganden. Avgiftsbördans fördelning måste därför anses vara av centralt intresse, även om avgiftsutformningen skulle vara av liten betydelse från effektivitetssynpunkt.

Även *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska hamnförbundet* m. fl. anser att förslagens effekter på godstrafiken inte närmare utretts.

Svenska hamnförbundet anser att införandet av ett nytt avgiftssystem bör göras beroende också av de rationaliseringar som kan ske inom lotsväsendet. Betydande besparingar borde gå att vinna om lotsningen och den lokala farledsverksamheten fördes över från statlig till regional och lokal regi. En utredning bör ske av det framtida huvudmannaskapet och t. v. bör därför nuvarande system för de statliga sjöfartsavgifterna bibehållas.

Frågan om avgiftsbeläggningen av inrikes gods möter erinringar i vissa remissyttranden. *Svenska kommunförbundet* anför att den inrikes sjöfarten skulle få sin konkurrenskraft försämrad jämfört med landtransporterna. *Näringslivets trafikdelegation* hänvisar också till risken att gods överförs till landtransportmedlen med ökad energiåtgång och andra negativa samhällsliga effekter som följd.

Svenska Petroleum Institutet uttalar att redan nuvarande system med allmän och inrikes fyravgift innebär en extra belastning av inom landet raffinerade oljeprodukter på så sätt att avgift först uttas av fartyg med last av råolja och därefter också av fartyg med last av produkter från raffinaderierna. Den föreslagna varuavgiften skulle ytterligare skärpa denna dubbla belastning och gynna import av färdiga produkter.

Enligt *länsstyrelsen i Västernorrlands län* skulle de föreslagna avgiftshöjningarna på bogserat virke få inte acceptabla konsekvenser för länet och även för Sverige i övrigt. Inte heller *Ostkustens sjöfartsförening* kan godta förslaget till denna del.

Den förutsatta avståndsdifferentieringen av varuavgiften ifrågasätts av *Svenska Petroleum Institutet*. Om man i princip eftersträvar att för bensin och eldningsolja ta ut samma pris över hela landet bör inte sjöfartsavgifterna motverka en sådan strävan. *Svenska hamnförbundet* anser att avståndsdifferentieringen även om den är kostnadsmässigt motiverad får en för många hamnar ogynnsam affärpsykologisk effekt.

3 Trafikpolitiska utredningens förslag till åtgärder för att främja godstrafiken på Vätern och Mälaren

3.1 Utbyggnader, trafikvolym och ekonomi

Väterns och Mälarens förbindelser med havet har förbättrats de senaste åren. Trollhätte kanal och Vätern kan från år 1975 trafikeras av fartyg med ett

djupgående av 5,3 mot tidigare 4,6 m vilket innebär att fartygens maximala lastförmåga för specialbyggda fartyg ökat från ca 2 500 till 3 500 ton.

För Södertälje kanal, vilken jämte den inom Stockholms hamn belägna Hammarbyleden binder samman Mälaren med Östersjön för större fartyg, har det tillåtna djupgåendet ökat från maximalt 6,0 till 6,8 m. Specialbyggda fartyg kan ta laster om 7 000 ton mot före utbyggnaden knappast mer än 4 000 ton.

Statsverkets kostnader för utbyggnaderna utgör för Trollhätte kanal 72 milj. kr. och för Södertälje kanal 39 milj. kr. Härtill kan läggas huvuddelen av kostnaden för den specialisbrytare som anskaffats för vänersjöfarten. Vidare har landsting och kommuner gjort investeringar i farleder och hamnar.

Trollhätte kanal förvaltas av statens vattenfallsverk genom Trollhätte kanalverk. Kanalverket svarar också för lotsningen i kanalen. Farledsutmärkning och lotsning i Vänern ombesörjs av ett icke statligt organ, Vänerns seglationsstyrelse. Södertälje kanal utgör en särskild affärsverksfond som förvaltas av sjöfartsverket. Verket svarar som en del av den allmänna statliga farledstjänsten för farledsutmärkning och lotsning i Mälaren.

Både vänerhamnarna, inberäknat hamnarna vid Trollhätte kanal, och mälarhusarna nådde sin högsta trafikvolym år 1974 med 4,2 resp. 4,6 milj. ton. Totalt svarade insjöhamnarna detta år för nära 8 % av det i de svenska hamnarna omsatta godset. Mineraloljeprodukter, till helt övervägande del transporterade i inrikes fart, utgjorde det viktigaste varuslaget. För Mälaren svarade dock de kortväga grustransporterna till Stockholm för i stort samma kvantitet som oljeskeppningarna. Det i utrikes fart lossade godset låg på ungefär samma nivå i väner- och mälarhusarna med gipssten, stenkol, metaller och för vänerhamnarna också salt som viktigare varuslag. I fråga om exportgods omsatte däremot vänerhamnarna med sin stora skogsproduktutförsel ungefär den dubbla kvantiteten jämfört med mälarhusarna.

Den allmänna konjunkturförsvagningen har inneburit betydande trafikbortfall de senaste åren. Även i ett längre perspektiv bedöms trafikutvecklingen betydligt mera negativt än i samband med utbyggnadsbesluten i början av 1970-talet. Skälet härför är främst de stagnerande oljetransporterna och de försämrade förutsättningarna för skogsprodukt- och cementindustrin. Detta påverkar väsentligt förutsättningarna att täcka drifts- och kapitalkostnader med avgiftsintäkter.

För båda kanalförvaltningarna gäller i princip att de skall vara ekonomiskt självbärande. Under en följd av år har det vid då låga oavskrivna anläggningsvärden också gått att täcka kostnaderna med avgifter. Kanalavgifter uttas enligt särskilda taxor för fartyg och transporterat gods. Varuavgifterna är värdetarifferade.

I Trollhätte kanal uttas en förhöjd fartygsavgift för större fartyg. En motsvarande ordning har sjöfartsverket övervägt för Södertälje kanal. En sådan omläggning av taxan har dock ännu inte kommit till stånd.

Den beräknade uppbörden av kanalavgiften år 1977 utgör för Trollhätte

kanal ca 13 milj. kr. och Södertälje kanal 3 milj. kr., vilket betyder en genomsnittlig avgift per ton gods om i runda tal fyra resp en kr. Trollhätte kanalverk måste avdela viss del av kanalavgifterna för att täcka underskott i lotsningsverksamheten. Inte för någon av de båda kanalerna har avgifterna kunnat avvägas så att de ger utrymme för att täcka de efter utbyggnaderna starkt ökade kapitalkostnaderna.

Vänerns seglationsstyrelses verksamhet förutsätter att intäkter och kostnader går att balansera. Seglationstaxan omfattar fartygs- och varuavgifter, de senare värdetarifferade på ungefär samma sätt som taxan för Trollhätte kanal. Den för år 1977 beräknade avgiftsintäkten utgör ca 2,5 milj. kr. Kanalverket svarar för avgiftsuppbörden.

3.2 Merkostnader för kanal- och insjöfarten

Utredningen redovisar beräkningar av de tillkommande kostnader i form av avgifter och förlängd restid som är förbundna med att fartyg anlöper Vänern i stället för att avsluta resan i västkusthamn. Tillkommande avgifter består i huvudsak av lotsnings-, kanal- och seglationsavgifter till kanalverket och Vänerns seglationsstyrelse. Kanal- och seglationsavgifterna utgår efter dels fartygets storlek mätt i dödvikt resp. nettodräktighet, dels den transporterade varumängden. Varuavgifterna är värdetarifferade och varierar mellan 4,25 och 1,80 kr. per ton av lasten beroende på varuslag.

Som exempel tar utredningen ett fartyg med en dödvikt av 1 300 ton (nettodräktighet 310 registerton) med last från hamn vid norra Vänern. Lasten består av 1 000 ton papper vilket ingår i den högsta varuavgiftsklassen. Tillkommande avgifter – vid returresan i ballast – utgör ca 9,80 kr. per ton av lasten, varav 5,20 kr. faller på kanal- och seglationsavgifter.

Fartygets mertid jämfört med anlöp av Göteborg anger utredningen till ett och ett halvt dygn. Kostnaden härför beräknas till 9,70 kr. per ton. Mertiden sammanhänger i första hand med det förlängda avståndet samt slussningar och fartnedsättningar i kanalen. Efter korrigering för möjligheterna till returlast m. m. tar utredningen upp den sammanlagda merkostnaden till i genomsnitt 16 kr. per ton för sådana varuslag som omfattas av transportstödet.

Utredningen redovisar också vissa beräkningar för mälartrafiken. Lotsnings- och lokala fyravgifter utgår här enligt samma bestämmelser som för hamnarna vid kusten. De framför allt för Västerås och Köping mycket långa lederna gör emellertid att avgiftsnivån ligger betydligt högre. Jämfört med Norrköping med en för kusthamnarna lång infartsled är avgifterna ungefär dubbelt så höga. Grundas jämförelsen på en hamn med en relativt kort infartsled såsom Gävle ligger avgiftsnivån för mälarhamnarna ungefär fyra gånger så högt.

Förutom av ledens längd bestäms avgifterna av fartygens nettodräktighet. Ju lägre dräktighet desto högre blir avgifterna räknat per ton av lastförmågan.

Vid anlop av Köping med full last i en riktning blir de sammanlagda avgifterna vid en last av 1 000 ton 2,70 kr. per ton av lastförmågan. Vid laster om 4 000 och 6 000 ton blir motsvarande siffra 2,00 resp. 1,50 kr. per ton.

Som en ytterligare avgift tillkommer kanalavgiften. Varutaxan för Södertälje kanal är värdetarifferad. Sjöfartsverket föreslår i ett under oktober 1976 remitterat förslag till ny kanaltaxa en spännvidd från 65 till 25 öre per ton. Härtill kommer fartygsavgift som enligt verkets taxeförslag i de fall lasten i en riktning överskrider 3 000 ton skulle öka vid stigande last. För ett fartyg med 4 000 tons last utgör i den högsta varuavgiftsklassen fartygs- och varuavgift sammanlagt ca 1,30 kr. per godston vid full last i en riktning.

3.3 Transportstödet

Bestämmelserna om det statliga, regionalpolitiska transportstödet med tillhörande anvisningar är intagna i kungörelsen (1973:895 ändrad senast 1975:792).

Transportstöd utgår i form av fraktbidrag för järnvägstransport och landsvägstransport i yrkesmässig trafik om transporten sker till eller från ort inom det i kungörelsen angivna stödområdet. Transportsträckan eller, vid kombinerad järnvägs- och landsvägstransport den sammanlagda transportsträckan kortaste lämpliga väg, måste överstiga 250 km. för att bidrag skall utgå. Vid transport som gått fram inom finskt eller norskt område får också tillgodoräknas den utländska transportsträckan. Transportstöd utgår dock enbart för den del av transporten som gått fram över svenskt område.

De delar av stödområdet, för vilka det med hänsyn till land- och sjötransportavstånd m. m. skeppning av export- och importgods över vänerhamn kan vara ett alternativ ligger inom huvudsakligen Älvsborgs, Värmlands och Kopparbergs län. Av Älvsborgs län ingår dalslandsdelen i stödområdet. Vad avser Värmlands län omfattar stödområdet främst de inre delarna av länet. Endast i fråga om Säffle kommun går det fram till Väneren. Undantagna är sålunda Grums, Kil, Hammarö, Karlstads, Forshaga, Kristinehamns och Storfors kommuner. Hela Kopparbergs län med undantag av de båda sydligaste kommunerna ingår i stödområdet.

För de stödberättigade delarna inom här angivna tre län utgår fraktbidraget, oavsett transportsträckans längd, till ett belopp som svarar mot 15 % av den bidragsgrundande fraktkostnaden. Vad avser de varuslag som omfattas av transportstödet gäller i fråga om transport från ort inom stödområdet att transportstöd i princip utgår om varan förädlats till hel- eller halvfabrikat. Undantagna från transportstöd är bl. a. rundvirke, pappersved, pappersmassa samt obearbetade varor av järn och stål och andra oädla metaller. Härtill kommer från 1 januari 1978 också vissa grövre papperssorter. I fråga om transporter till stödområdet är stödet däremot inriktat på råvaror och halvfabrikat som av mottagaren skall förädlas till hel- och halvfabrikat.

3.4 Trafikpolitiska utredningens överväganden och förslag

3.4.1 Transportstöd till vänersjöfarten

Trafikpolitiska utredningen redovisar en analys av hur transportstödet har påverkat exportskeppningarna över vänerhamnarna. Grundmaterialet har erhållits från fraktbidragsnämnden och avser de godskvantiteter från Älvsborgs, Värmlands och Kopparbergs län för vilka år 1974 utgått transportstöd vid transport till utlandet. Undantagna är exportsändningar till Finland och Norge.

Totalt utgör kvantiteterna ca 580 000 ton, varav sågade trävaror 200 000 ton, papper och papp 284 000 ton och övrigt gods 97 000 ton. Av den totala godskvantiteten kommer från Älvsborgs län 44 000 ton, Värmlands län 143 000 ton och Kopparbergs län 394 000 ton. Järnvägen svarar helt eller huvudsakligen för 88 % av den sammanlagda transportkvantiteten. I fråga om utlastningshamnarna faller 114 000 ton på den närmast belägna västkusthamnen, Uddevalla. Över Göteborg går 164 000 ton och över hamnarna på sträckan Halmstad – Trelleborg 288 000 ton. Till ostkusthamnarna hänförs enbart 15 000 ton.

I sin analys utgår utredningen från de typer av sjötransportsystem som vänerhamnarna kan erbjuda. Kanaldimensioner, godsunderlag och geografiskt läge innebär olika begränsningar. Även efter utbyggnaden kan för kanalen anpassade fartyg inte ta större laster än ca 2 500 ton av skrymmande gods som papper och sågade trävaror. Trafikområdet begränsas vanligen till östersjö- och nordsjöområdena och till fartyg med godshanteringen grundad på lift on/lift off-metoden. För transporter med utnyttjande av roll on/roll off-metoden, alltså lastfärjor av olika slag, är trafikanterna hänvisade till västkusthamnarna, främst Göteborg och de skånska järnvägsfärjhamnarna. Linjetrafiken på transocean och mera avlägsna europeiska hamnar är i huvudsak koncentrerad till Göteborg.

Utgående transportstöd kan i första hand påverka transportuppläggningsarna till vänerhamnarnas nackdel i de fall då dessa är tillgängliga för samma typer av fartyg som används vid utlastning över västkusthamn. Den hamn som då främst kommer i fråga är med hänsyn till landtransportavstånd m. m. Uddevalla. Enligt fraktbidragsnämndens statistik utlastas över Uddevalla år 1974 ca 114 000 ton stödberättigat gods. Härav utgjorde inte mindre än 107 000 ton papper från en avlastare i Kopparbergs län.

Enligt utredningens bedömning bör det bortsett från transportstödet vara ekonomiskt ungefär likvärdigt att skeppa sistnämnda gods över Uddevalla och över hamn vid norra Väneren. Lägre järnvägskostnad vid utlastning över vänerhamn svarar i stort mot tillkommande fartygskostnader jämfört med Uddevalla. Möjligen kan andra faktorer som stuverikostnader fälla utslag till vänerhamnens fördel. Frågan har emellertid förlorat sin aktualitet. Efter tillkomsten av ett nytt transportsystem med insats av stora fartyg skeppas

godset numera över ostkusthamn. Vid då aktuella landtransportavstånd faller transportstödet bort. Från den 1 januari 1978 utgår därtill inte längre transportstöd för ifrågavarande typ av papper.

Övrigt över Uddevalla utlastat transportstödsberättigat gods utgjorde år 1974 inte mer än ca 7 000 ton, varav 4 000 ton sågade trävaror till andra EG-länder än Danmark.

Huvuddelen av den godsmängd som omfattas av analysen, ca 470 000 av 580 000 ton, utgörs av sådant gods för vilket utnyttjas andra transportuppläggningar än som vänerhamnarna har kunnat medverka till. Det fördelar sig med 87 000 ton på Danmark, 296 000 ton på andra EG-länder och 86 000 ton på övriga länder. Det senare består huvudsakligen av transocean linjegods för vilket vänerhamnarna inte erbjuder några skeppningslägenheter. För danmarksgodset gynnar de korta avstånden direkta landtransporter från dörr till dörr.

Även för exporten till andra EG-länder har de direkta landtransporterna en betydande andel. Av godset från Värmlands och Kopparbergs län går ca hälften med järnväg till kontinenten. Över huvud rör det sig enligt utredningen till helt övervägande del om färjegods, transporterat på järnvägs-vagnar, lastbilar eller på annat sätt som enhetsgods. Av materialet framgår att avlastarna är beredda att förlänga landtransporterna för att kunna utnyttja på färjetrafiken baserade transportuppläggningar. I annat fall skulle Uddevalla ha haft en betydligt större andel av i första hand det transportstödsberättigade godset från Kopparbergs län. Skillnaderna i utgående transportstöd är begränsade. Utredningen drar den slutsatsen att det normalt inte är transportstödet utan den transporttekniska utvecklingen med övergång till direkttransport via tåg-färjelinjerna och annan ro/ro-trafik som avgjort befraktarnas val av skeppningsalternativ. Över huvud har färjetrafiken vuxit starkt under det senaste årtiondet på bekostnad av mer konventionella sjötransportformer. Transportstödet har snarast befest en av andra skäl vald transportuppläggning. Någon mera omfattande trafikavledning från vänerhamnarna kan stödet knappast ha medfört. De kvantiteter det kan röra sig om uppskattar utredningen, mot bakgrund av 1974 års kvantiteter och efter vissa kontakter med avlastare, till högst något tiotusental ton, främst trävaror från Värmlands län.

Utredningen tillägger emellertid att ett till vänersjöfarten utvidgat transportstöd kan medverka till att visst gods, främst sågade trävaror som nu skeppas över hamn vid norra Vänern, skulle tryggas för vänersjöfarten på längre sikt. Med de vinster som går att nå vid systematiserade transporter och en koncentration av utlastningen kan detta påverka hamnvalet också för annat gods.

Utredningen är medveten om att åtgärder behövs för att upprätthålla vänersjöfartens konkurrensförmåga. En utvidgning av transportstödet skulle dock få enbart begränsade verkningar. Utredningen anser sig därför inte nu böra förorda en sådan åtgärd. Frågan om att utvidga transportstödet till att

omfatta annat än landtransporter bör övervägas i samband med att stödet enligt statsmakternas beslut skall ses över under år 1978.

3.4.2 Sänkning av passagekostnaderna för väner- och mälarsjöfarten

Enligt utredningens mening bör – som också berörts av riksdagens trafikutskott i betänkandet 1973:8 – de omedelbara åtgärderna för att främja vänersjöfarten få en mera generell innebörd och inriktas på de höga passagekostnaderna, dvs. kanal- och seglationsavgifterna. Utredningens förslag får därmed konsekvenser för också Södertälje kanal och mälarsjöfarten.

Utredningen hänvisar till det av statsmakterna år 1970 beslutade systemet för de statliga sjöfartsavgifterna. Detta präglas av en mycket omfattande kostnadsutjämning inom ramen för en, bortsett från den statliga isbrytarverksamheten, total kostnadstäckning. De speciella avgifterna för de inre vattenvägarna togs emellertid inte upp år 1970 och kom att lämnas utanför kostnadsutjämningen. Utredningen anser att det finns skäl för att nu föra in kanal- och insjöfarten i ett större sammanhang. Nuvarande avgiftsprinciper innebär en stark avgiftsbelastning på trafiken på hamnarna vid Trollhätte kanal och Vänern. Om än med mindre tyngd gäller samma förhållande för mälarsjöfarten.

Utredningen ansluter sig till statsmakternas uttalanden år 1970 att vid utformningen av ett system för de statliga sjöfartsavgifterna hänsyn måste tas till de regional- och lokaliseringspolitiska strävandena. Samhällsekonomiska skäl saknas enligt utredningen för att göra avsteg från principen av det skälet att en geografisk del av farledsverksamheten fått särskilda huvudmän eller att farledsverksamheten kräver speciella i och för sig dyrbara anordningar i form av slussar för att bemästra nivåskillnader. Kostnaderna är till sin huvuddel fasta och påverkas alltså inte av ändringar i trafikvolymen.

För den genomgående trafiken längs kusten är avgiften i form av allmän eller inrikes fyravgift densamma om fartyget slutar sin resa i västkusthamn eller anlöper hamn i nordligaste Sverige. Mot denna bakgrund finner utredningen skäligt att kanal- och insjötrafiken inte skall bära högre kostnader för sina leder än hamnarna vid kusten. I stället för kanal- och seglationsavgifter bör det utgå lokala fyravgifter eller farledsvaruavgifter för förlängda distanser. Kostnaderna för farledsanordningarna bör täckas inom ramen för de statliga sjöfartsavgifterna.

Utredningen ser den förordade omläggningen närmast som en konsekvens av redan fattade beslut. Någon trafikavledning från kusthamnarna lär den inte innebära. Vänertrafiken belastas även framdeles med betydande merkostnader i form av lotsningsavgifter m. m. samt tidsfördröjning för fartygen. Här till kommer den begränsade fartygsstorleken till följd av slussarnas dimensioner vilka också medför att en övergång till ro/ro-trafik

knappast är möjlig. Det föreslagna avgiftssystemet är närmast att se som en åtgärd för att slå vakt om väner- och kanalsjöfartens nuvarande trafikunderlag. De betydande investeringar som lagts ned de senaste åren bör få nyttiggöras. Utvecklingen av näringslivet inom norra delen av vänerområdet ger därtill motiv för att inte ytterligare begränsa sysselsättningsmöjligheterna inom detta.

Utredningen anser att motsvarande synpunkter åtminstone delvis kan läggas också på *Södertälje kanal och mälarsjöfarten*. Genom att avgiftsomläggningen får omfatta också denna skapas ett enhetligt system för de statliga sjöfartsavgifterna och sjöfarten på de inre vattenvägarna främjas.

Utredningen förutsätter att omläggningen av avgiftssystemet skall ske inom ett tills vidare bibehållet kostnadsansvar för farledsverksamheten i dess helhet. Denna har under senare år kommit att visa betydande underskott. En inkomstförstärkning krävs.

Det har inte varit trafikpolitiska utredningens uppgift att mera i detalj gå in på utformningen av de statliga sjöfartsavgifterna inkl. det förslag om en farledsvaruavgift som redovisats av sjöfartsverket. En sådan avgift finner dock utredningen av olika skäl lämplig. Med nuvarande avgiftssystem och avgiftsnivåer räknar utredningen med att för vänersjöfartens del avgiftsnedsättningarna skulle ligga vid i medeltal tre kr. per ton gods. Utredningen förutsätter därvid att lokal fyravgift skall utgå i kanaltrafik också för inrikes gods.

I fråga om Södertälje kanal hänför sig avgiftslindringarna huvudsakligen till det utrikes godset. I medeltal skulle avgiftsnedsättningarna för detta gods ligga i storleksordningen en kr. per ton gods.

I de kostnader för kanalerna m. m. som utredningen föreslår framdeles skall täckas av de allmänna sjöfartsavgifterna ingår inte kapitalkostnaderna för de under de senaste åren genomförda utbyggnaderna. Med hänsyn till trafikutveckling m. m. har dessa kostnader ännu inte föranlett några taxeökningar. Statens vattenfallsverk har hemställt att få skriva bort kapitalkostnaderna för Trollhätte kanal. Enligt utredningens mening torde i det konkurrensläge som vänertrafiken befinner sig inte finnas praktiska möjligheter att av kanalsjöfarten ta ut den högre avgift som behövs för att täcka kapitalkostnaderna.

Kapitalkostnaderna för utbyggnad av Södertälje kanal bör inte heller belasta mälartrafikanterna.

3.5. Remissyttranden över trafikpolitiska utredningens betänkande

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker avgiftslättnader för inlands-sjöfarten genom att kust- och insjöhamnar jämställs i avgiftshänseende. Olika uppfattningar råder dock om en sådan utjämning skall ske inom ramen för de allmänna sjöfartsavgifterna eller bestridas med skattemedel.

Landstingsförbundet betonar angelägenheten av att trafikpolitiken

utformas mot bakgrunden av övergripande regionalpolitiska mål. Det är därvid viktigt att minska de kostnadsrässiga olägenheter som följer med långa transportavstånd. Åtgärder inom transportområdet bör vidtas som främjar en bättre jämvikt i näringsgeografiskt avseende mellan landets olika delar samt ett effektivt utnyttjande av landets resurser. Detta medverkar i sin tur till att skapa ökad jämlikhet i ekonomiskt och socialt hänseende mellan människor i olika regioner. Näringslivsutvecklingen inom stora delar av väner- och mälardelnarnas omland ger regionalpolitiska motiv för att sjöfarten på dessa hamnar inte skall behöva bära högre kostnader för långa till- och infartsleder än hamnarna vid kusten. Att slopa de särskilda kanal- och seglationsavgifterna ligger i linje med den långtgående kostnadsutjämnin- g inom farledsväsendet som redan tillämpas.

Svenska Kommunförbundet uttalar att sjöfarten på Väneren och Mälaren spelar en betydande roll för näringslivet i berörda delar av Mellansverige och då framför allt för basnäringarna skogsbruk och järnhantering. Det är därför ett starkt regionalpolitiskt intresse att sjöfarten kan upprätthållas på de aktuella insjöhamnarna och även utvecklas vidare. Betydande investeringar har de senaste åren skett i hamnar och farleder. Detta kapital bör utnyttjas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Sjöfarten är dessutom ett ur energisynpunkt mycket fördelaktigt transportalternativ.

Arbetsmarknadsstyrelsen erinrar om att de områden som främst berörs av utredningens förslag tillhör Älvsborgs och Värmlands län. I båda dessa län pågår betydande strukturella omvandlingar av näringslivet med åtföljande problem på arbetsmarknaden. För att motverka hotande störningar i sysselsättningen får man under de närmaste åren räkna med stora behov av arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska åtgärder. Det är därför angeläget att undvika sådana ytterligare omställningar som kan orsakas av den offentliga avgiftssättningen för insjötrafiken.

Länsstyrelsen i Värmlands län uttalar att vänersjöfarten är av utomordentligt stor betydelse för näringslivet i vänerlänerna och en av de avgörande faktorerna för nuvarande näringslivs- och befolkningsstruktur. Detta har också uppmärksammats av statsmakterna och kommit till uttryck i en utbyggnad av kanalen och i anskaffning av en isbrytare som möjliggör åretruntsjöfart. Tillsammans med kommunala och privata följdinvesteringar har det skapats förutsättningar för en på sikt bestående sjöfart. Den godsökning som förväntats har emellertid uteblivit. I stället har godsvolymen minskat och ligger långt under prognoserna.

Vattenfallsverket uttalar att om kanaltrafiken stimuleras som del i ett regionalpolitiskt program innebär detta ingen motsättning till verkets egen företagsekonomiska inriktning av kanalrörelsen. Det under senare år alltmer försämrade ekonomiska resultatet för kanalverksamheten har allvarligt oroat verket. Både drift- och kapitalkostnader har ökat kraftigt och trafikutvecklingen har inte varit tillräcklig för att med intäkter kompensera de ökade kostnaderna. Den i samband med utbyggnaden av kanalen förväntade

trafikökningen har nästan helt uteblivit. Inte ens de rena driftkostnaderna täcks för närvarande av trafikintäkterna. Trots gjorda rationaliseringsinsatser har successiva taxehöjningar måst vidtagas. En ytterligare sådan är aktuell från årsskiftet. Denna får dock ses som temporär att gälla intill ändrade regler för kostnadstäckningen har genomförts.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län betonar vikten av en rationell avgiftspolitik för transporterna på Trollhätte kanal och Vänern. Avgifterna bör utformas med hänsyn till främst de samhällsekonomiska kostnaderna. Utnyttjandegraden hos gjorda investeringar är för närvarande låg. En ökad vänersjöfart skulle medföra besparingar inom landsvägstransporterna i form av minskade olyckor och miljöstörningar, minskat vägslitage och vägbyggnadsbehov samt reducerad trängsel. Avgiftssättningen är ett mera flexibelt trafikpolitiskt medel än transportstödet samtidigt som det senare endast avser begränsade varugrupper.

Länsstyrelsen i Västmanlands län understryker vikten av att de stora investeringar som skett i Södertälje kanal och Mälar-leden verkligen utnyttjas eftersom syftet med dessa är att minska långa landsvägstransporter och ge industrin en förbättrad transportservice.

SACO/SR anser att ett system med anslag för att täcka kanalkostnader m. m. kan innebära fördröjningar av driften. I stället bör avgiften fortfarande utgå men avräknas mot de allmänna sjöfartsavgifterna. Detta skulle utgöra en stimulans för personalen att driva verksamheten så ekonomiskt som möjligt.

Länsstyrelsen i Stockholms län liksom *Svenska kommunförbundet* m. fl. anser att en avveckling av kanalavgifterna också bör omfatta Hammarbyleden. *Norrköpings kommun* vars yttrande bifogats av länsstyrelsen i Östergötlands län anser att investeringarna i Lindökanalen är av samma typ som investeringarna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

Bl. a. *TCO* anser att i ett slutligt ställningstagande bör ingå också avgifterna för fritidsbåtar.

Till de remissmyndigheter som förordar en skattefinansiering hör bl. a. *Svenska kommunförbundet*, *Sveriges redareförening* och *TCO*. Kommunförbundet erinrar om att isbrytningen har setts som ett viktigt regionalpolitiskt stöd till Norrland och vänerområdet. Staten har av denna anledning tagit på sig kostnaderna. Förbundet anser att ett liknande betraktelsesätt bör kunna läggas på kanal- och insjöfarten.

Näringslivets trafikdelegation och *Befraktarrådet* anser det inte tillfredsställande att som för närvarande två olika avgiftssystem tillämpas för sjöfarten i Sverige, dvs. dels ett strikt kostnadstäckande system med särskilda kanal- och seglationsavgifter för Väner- och Mälartrafiken dels ett kostnadsutjämnande system för övriga farleder. En omläggning får dock inte innebära en kostnadsutjämnning som utredningen föreslagit utan underskotten bör finansieras över den allmänna budgeten. Detta bör gälla som allmän princip. Andra regioners näringsliv och trafikstarka farleder bör inte bära kostnaderna

för sådana trafiksvaga leder som är önskvärda av regional- och lokaliseringspolitiska skäl eller av energi- och miljöhänsyn.

Liknande synpunkter anförs av *Svenska åkeriförbundet*. Också *sjöfartsverket* och *Svenska hamnförbundet* anser att ett stöd till inlandssjöfarten bör vara beroende av skattemedel.

Sjöfartsverket anser att utredningen inte tillfredsställande har belyst den skäligen storleken av ett stöd till kanal- och insjöfarten och hur det nu föreslagna stödet kan väntas påverka konkurrenssituationen mellan de olika trafikmedlen. Verket ifrågasätter om det är möjligt att med de löne- och prisstegringar som har skett de senaste åren hålla fast vid 1970 års kostnadstäckningsprinciper för farledsverksamheten. Omfördelningen mellan trafikstarka och trafiksvaga områden kan leda till inte önskvärda konsekvenser och försvaga sjöfartens möjligheter att konkurrera med andra trafikmedel och trafiksystem. Att ytterligare öka belastningen på större delen av sjöfarten på Sverige och samtidigt skärpa kostnadsutjämningen anser sjöfartsverket oriktigt. Stödet till kanal- och insjöfarten bör liksom stödet till isbrytningen och landtransportmedlen finansieras med skattemedel.

Svenska hamnförbundet uttalar att kostnadsutjämningen mellan västkust och ostkust samt mellan trafikstarka och trafiksvaga farleder med åren har blivit avsevärt större än som förutsattes år 1970. Trafikpolitiska utredningens förslag innebär att ytterligare en utjämningsfaktor införs i det statliga sjöfartsavgiftssystemet. Varken från kapital- eller drifts- och underhållssynpunkt går det dock att jämställa en konstbyggd slusskanal och en naturlig, om än utprickad kustfarled. Förslaget innebär därför ett grundskott mot det principiellt kostnadsanpassade avgiftssystem som nu gäller och därmed även indirekt mot den gällande hamnpolitiken. Om stöd skall lämnas till väner- och mälarsjöfarten bör detta ske över statsbudgeten och utan att rubba sjöfartsavgiftssystemet. Förbundet har ingen erinran mot att anläggningskostnaderna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal skrivs bort med statsmedel. Med den trafikutveckling som har skett torde det saknas praktiska möjligheter att av kanalsjöfarten ta ut den högre avgift som behövs.

Statens järnvägar och *riksrevisionsverket* avstyrker helt utredningens förslag.

Statens järnvägar anser att man genom avlyftandet av de kostnadsanpassade avgifterna för kanalsjöfarten konserverar mindre tidsenliga trafikuppläggningar. Förslaget innebär ett åsidosättande av de trafikpolitiska målsättningarna om kostnadsansvar och konkurrens på lika villkor och föregriper bedömningen av kostnadsansvarsfrågan.

Riksrevisionsverket anser att principen om utjämning av avgifter inom en trafikgren inte självklart leder till en från samhällets synpunkt väl avvägd transportmedelsförsörjning. Utredningen borde ha preciserat effekterna av att kanal- och seglationsavgifter slopas. Om motivet för en avgiftssänkning är regionalpolitisk bör denna direkt komma industriföretagen tillgodo.

Vissa remissinstanser anser att utredningen har underskattat effekterna av nuvarande transportstöd för vänersjöfartens del. *Länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller att konkreta exempel finns på företag som i dag väljer att transportera stödberättigat gods via västkusthamnar i stället för via vänerhamn just på grund av transportstödet inverkan på kostnaderna. Samtransport sker också med inte stödberättigat gods. Härigenom kan gods som inte har redovisats i fraktbidragsstatistiken till följd av transportstödet ha avletts från vänersjöfarten. Även efter en utjämning av sjöfartsavgifterna kommer de konkurrensförskjutande effekter som transportstödet har för vissa transporter att bestå. Först i kombination med transportstöd blir ett genomförande av utredningens förslag det verksamma medel som krävs för att främja godstransporterna på Väneren och därmed utvecklingen av näringslivet och sysselsättningen runt Väneren.

För ett transportstöd uttalar sig bl. a. också *länsstyrelserna i Skaraborgs och Örebro län* liksom *arbetsmarknadsstyrelsen, vattenfallsverket* och *SACO/SR*. I ett läge där sjöfarten bär sina kostnader inberäknat isbrytningen bör enligt *statens järnvägar* det statliga transportstödet kunna utvidgas till att gälla också sjötransporter. Därmed torde det vara möjligt att med tillgängliga resurser uppnå bättre effekt både samhällsekonomiskt och regionalpolitiskt.

LO anser att en utvidgning av transportstödet till att omfatta också de inre vattenvägarna inte svarar mot avsikten med nuvarande stöd. *Svenska hamnförbundet* går på samma linje och hänvisar till risken för spridningseffekter.

Vissa remissinstanser tar i sina yttranden upp det framtida huvudmannaskapet för Trollhätte kanal och farledsverksamheten i Väneren. *Vattenfallsverket* anser i likhet med utredningen att huvudmannaskapet för kanalen inte bör ändras. Den samordning av kanaltrafiken och vattentappningen som ända från tillkomsten av kraftstationerna och Vänerens reglering utvecklats inom verket är nödvändig och bör inte äventyras. Förvaltningen av kronans omfattande markinnehav längs kanalen och Göta älv torde vidare administreras bäst inom ett och samma verk. Även i övrigt har kraftverksförvaltningen och kanalförvaltningen ett omfattande samarbete på det tekniska och administrativa området.

För ett oförändrat huvudmannaskap beträffande kanalen uttalar sig också *länsstyrelsen i Värmlands län, TCO, Vänerens hamnförbund, Vänerens seglationsstyrelse* och *Vänerkommittén*.

Sjöfartsverket anser däremot att kanalen bör överföras till sjöfartsverkets förvaltning. Driftansvar och kostnadsansvar bör ligga under samma myndighet och departement. En samverkan vid budgetbehandlingen är ingen praktisk lösning. Verket räknar därtill med möjligheter att samordna lotsningsverksamheten.

Sjöfartsverket liksom övriga remissinstanser som uttalat sig i frågan anser att farledsverksamheten i Väneren bör drivas i oförändrade former, dvs. med seglationsstyrelsen som huvudman.

Vattenfallsverket pekar på möjligheten att kanalverket svarar för uppbörden av farledsavgift för kanal- och vänerhamnarnas del. Detta bör förenkla administrationen. Även med det föreslagna avgiftssystemet kommer kanalverket nämligen för ca tre fjärdedelar av antalet passager att debitera lots- och andra tjänster.

4. Statens vattenfallsverks framställning om nedskrivning av kapitalkostnaderna för utbyggnad av Trollhätte kanal

I skrivelse den 30 november 1976 hemställer statens vattenfallsverk om nedskrivning av den till 72 milj. kr. angivna kostnaden för den av statsmakterna år 1971 beslutade utbyggnaden av Trollhätte kanal. Verket erinrar om att investeringarna år 1970 hade kostnadsberäknats till 50 milj. kr. Fördyringen är i huvudsak att hänföra till allmänna kostnadsökningar. Inom vissa farledsavsnitt har därtill åtgärderna blivit mer omfattande och kostnadskrävande än som ursprungligen kunde förutses.

I de ursprungliga utredningarna bedömdes kanalutbyggnaden som klart samhällsekonomiskt lönsam. Den förväntade utvecklingen av godsvolymen skulle därtill i stort sett tillföra kanälrörelsen de högre intäkter som krävdes för att täcka årskostnaderna för anläggningskapitalet. Framtida taxecändringar skulle närmast bero på utvecklingen av driftskostnaderna.

Genom de senaste årens lågkonjunktur och ändrade förutsättningar för oljeförbrukning och för cementindustrin har emellertid trafikutvecklingen blivit svagare än vad som förutsatts vilket ändrat förutsättningarna för kapitalkostnadstäckningen. Vattenfallsverket erinrar om sin tidigare framförda synpunkt att kanalutbyggnaden delvis borde finansieras av medel för lokaliseringpolitiska ändamål. Vidare hänvisar verket till de förslag i finansieringsfrågan som på sin tid framlades av kanaltrafikutredningen i betänkandet (SOU 1967:32) Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet. Utredningen hade redovisat de extra avgifter som utöver de allmänna sjöfartsavgifterna under lång tid uttagits för vänertrafiken. Vid framräkning av utredningens siffror rörande denna merbelastning t. o. m. år 1986 svarar den mot ett nuvärde som minst uppgår till utbyggnadskostnaden för Trollhätte kanal.

5. Föredraganden

Nuvarande system för de statliga sjöfartsavgifterna infördes år 1971 efter beslut av riksdagen år 1970 (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347). Utgångspunkt för systemet är att kostnaderna för det statliga farledsväsendet med undantag av isbrytningen skall täckas av – förutom vissa bidrag från försvarsdepartementets och jordbruksdepartementets huvudtitlar – avgifter på sjötrafiken över svenska hamnar. Avgifterna är därvid avvägda så att en kostnadsutjämning sker mellan olika kustavsnitt och hamnar samt också

mellan fartyg av olika storlek.

Tidigare långtgående lotsavgiftsplikt har ersatts med en ordning som innebär att lotsningsavgift betalas bara då lots anlitas. Lotstväng föreligger dock för sådana större fartyg som transporterar farlig last eller trafikerar svårnavigerade farvatten. Lotsningsavgifterna hålls låga för att bibehålla lotsningsbenägenheten på en nivå som är tillfredsställande från säkerhets-synpunkt.

För att bidra till lotsningskostnaderna tas från år 1971 ut en obligatorisk avgift för ingående resor i utrikes fart, nämligen lokal fyravgift. I stället för tidigare fyr- och båkavgift utgår en efter ungefär samma grunder uppbyggd allmän fyravgift. Denna kompletteras med en liknande avgift för resor i inrikes fart, nämligen inrikes fyravgift.

Nuvarande system för de statliga sjöfartsavgifterna omfattar sålunda fyra olika avgifter, nämligen dels lotsningsavgift, dels allmän, lokal och inrikes fyravgift. Samtliga dessa avgifter fastställs av regeringen. Lotsningsavgift och lokal fyravgift utgår enligt klassindelade taxor. Avgifterna bestäms på grundval av fartygets storlek mätt i nettodräktighet och den aktuella ledens längd. Avgifterna är degressiva, dvs. de utgår med lägre belopp räknat per dräktighets- och avståndsklass ju större fartyget och ju längre leden är. För bestämning av lokal fyravgift är landet indelat i avgiftsområden. Fartygen kan för anlop av ett avgiftsområde få avgiftsskyldigheten att upphöra genom förskottsbetalning av tolv avgifter per halvår.

Allmän och inrikes fyravgift utgår proportionellt mot fartygens nettodräktighet för ett begränsat antal resor per år oavsett vilken svensk hamn fartyget anlöper. Antalet avgiftspliktiga resor har sedan år 1971 i olika omgångar ökat från sju till tolv samtidigt som avgiften har höjts. Den utgör f. n. 3,50 kr. per nettoregisterton. Vissa avgiftslättnader medges för fartyg som är insatta i långväga linjetrafik. I fråga om inrikes fyravgift gäller att viss del av nettodräktigheten är undantagen från avgiftsplikt för att bl. a. stödja den mindre skeppsfarten. Gränsen för avgiftsfrihet höjdes från den 1 maj 1977 från 400 till 1 500 nettoregisterton.

Av intäkterna från fyravgifterna avräknas fr. o. m. budgetåret 1976/77 viss del för att täcka kostnader för verksamheten inom handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) (prop. 1975/76:73, TU 1975/76:10, rskr 1975/76:89). Andelen utgör f. n. 6,5 %.

Under de fyra budgetåren 1971/72–1974/75 täcktes kostnaderna under sjöfartsverkets anslag Farledsverksamhet, exkl. isbrytning i stort sett av influtna sjöfartsavgifter jämte övriga inkomster. Därefter har – trots de avgiftshöjningar som har skett successivt – uppstått underskott vilka t. o. m. innevarande budgetår beräknas till totalt drygt 120 milj. kr. Totalt beräknas sjöfartsavgifterna vid nuvarande nivå ge en inkomst för innevarande budgetår – exkl. HKF:s andel – om 140 milj. kr., varav lotsningsavgifter m. m. 31 milj. kr., allmän fyravgift 88 milj. kr., lokal fyravgift 16 milj. kr. och inrikes fyravgift 5 milj. kr.

I anslagsframställningen för budgetåret 1976/77 föreslår sjöfartsverket ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Verket hänvisar till att lotsningsverksamheten svarar för en mycket betydande del av kostnaderna under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning. Vid en ordning med principiell lotsfrihet måste enligt verket lotsningsavgifterna hållas låga och kostnaderna täckas med andra, obligatoriska avgifter. Bl. a. med hänvisning till de olika bristerna i skeppsmätningssystemet bedömer sjöfartsverket att det inte är möjligt att i tillräcklig omfattning höja fyravgifterna. Sjöfartsverket pekar också på kopplingen mellan lotsningsavgifterna och de obligatoriska avgifterna. Enda möjligheten för en befälhavare att hålla nere den samlade avgiftsbelastningen är att avstå från att anlita lots med den fara som detta kan innebära från sjösäkerhetssynpunkt. Verket finner det därför motiverat att lägga över en del av avgifterna på det gods som transporteras med fartygen och ålägga varuägarna betalningsskyldighet för avgiften på samma sätt som gäller i fråga om de varuhamnavgifter som de allmänna hamnarna tar ut. Genom att göra varuägarna direkt betalningsansvariga skulle man undvika vissa övervältringseffekter. Även det förhållandet att varuägarna har det största intresset av nuvarande decentraliserade hamnsystem med de kostnader som detta innebär för den statliga farledsverksamheten gör enligt verket ett sådant ansvar befogat.

Liksom gäller för de nuvarande avgifterna skulle enligt sjöfartsverkets förslag varuavgiftens storlek vara oberoende av transporterat varuslag. Avgiften förutsätts vidare utgå med samma belopp för utrikes och inrikes gods. På samma sätt som lotsningsavgiften och den lokala fyravgiften påverkas storleken av den föreslagna varuavgiften av längden av den för resp. hamn aktuella infartsleden. Sjöfartsverket förutsätter att avståndstilläggen halveras jämfört med nuvarande taxor varigenom den totala merbelastningen för hamnar med långa infartsleder hålls nere. Sjöfartsverket föreslår också en omläggning av lotsningsavgifterna och de lokala fyravgifterna så att en ökad del av avgifterna läggs på de större fartygen. I samband med att varuavgiften införs bör vidare den inrikes fyravgiften slopas och den allmänna fyravgiften sänkas.

Sjöfartsverkets avgiftsförslag är intaget som bilaga till betänkandet (Ds K 1975:8) Säkerhet i farled vilket har remissbehandlats. Åtskilliga remissinstanser gör sitt ställningstagande till den nya s. k. farledsvaruavgiften beroende av frågan om sjöfartens framtida kostnadsansvar för det statliga farledsväsendet och förutsätter att denna fråga tas upp av trafikpolitiska utredningen (K 1972:07). Så har numera skett. I betänkandet (Ds K 1977:4) Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren, vilket jag återkommer till i det följande, uttalar utredningen att nuvarande kostnadsansvar för farledsverksamheten bör behållas t. v. Utredningen anser också att den inkomstförstärkning som krävs för att sjöfartsverkets kostnader skall täckas lämpligen kan åstadkommas genom den farledsvaruavgift som verket har föreslagit. Utredningen har däremot med hänsyn till direktiven för sitt

arbete avstått från att mera i detalj gå in på sjöfartsavgifternas tekniska konstruktion.

Jag ansluter mig till trafikpolitiska utredningens uppfattning i fråga om kostnadsansvaret. P. g. a. att statsmakterna genom riksdagsbeslut år 1970 åtog sig att täcka kostnaderna för den statliga isbrytningen har staten kommit att ta på sig ett betydligt större åtagande än då förutsågs. Ett mycket stort investeringsprogram med bl. a. tre nya, tunga isbrytare har medfört att de årliga drifts- och kapitalkostnaderna för innevarande budgetår beräknas till 100 milj. kr. Även om den utökade isbrytarkapaciteten till stor del är att se som ett regionalpolitiskt stöd åt Norrland och vänerområdet utgör den en mycket betydelsefull beredskap för sjöfarten på Sverige i övrigt. En sådan beredskap kommer under stränga vintrar också detta område till godo utan att därmed redare eller varuägare belastas med avgifter.

Kostnaderna för farledsverksamheten i övrigt bör som jag redan uttalat täckas med avgifter. De riktlinjer för avvägning av avgiftsnivån som fastställdes år 1970 bör gälla också i fortsättningen och den av regional- och näringspolitiska skäl motiverade kostnadsutjämningen mellan olika hamnar och kuststräckor bibehållas. Stor hänsyn måste självfallet också framdeles tas till farledssäkerheten. Så långt det går att förena med dessa överordnade mål bör emellertid avgifterna anpassas efter de kostnader som olika typer av sjöfart åsamkar farledsverksamheten. Detta föranleder enligt min mening en viss omfördelning av avgifterna.

Olika typer av sjöfart påverkar med olika tyngd säkerhetskraven i farledsverksamheten och därmed kostnaderna för denna. De största kraven ställer transporter av mineraloljor och annat farligt gods genom de miljörisker som dessa transporter innebär. Kraven tillgodoses inte enbart av de säkerhetsåtgärder i form av lotstväng m. m. som är inriktade på just dessa transporter. För att undvika kollisioner och grundstötningar måste säkerhetsnivån i övrigt hållas högre än som annars skulle vara befogat. En åtgärd i detta syfte med stora konsekvenser för kostnadsnivån är att man som redan har nämnts genom låga lotsningsavgifter allmänt håller uppe lotsningsbenägenheten. Kostnadsansvarigheten motiverar enligt min mening att en stor del av det samlade avgiftsuttaget läggs på oljetransporterna och de ofta stora fartyg som utnyttjas för dessa.

En annan typ av sjöfart som det finns anledning att ta upp i detta sammanhang är den kortväga färjetrafiken. De behov som färjorna själva har av lotsservice är till skillnad från tankfartygen små, vilket bör påverka avgiftsuttaget. Särskilt de passagerarförande färjorna, med deras ofta höga fart och täta turlista, ställer emellertid stora krav på trafiken i övrigt och påverkar därför den allmänna farledsstandarden. Med nuvarande avgiftssystem bidrar färjetrafiken i mycket ringa omfattning till att täcka kostnaderna för farledsverksamheten. Fyravgifter utgår endast för en liten del av utförda resor, då som tidigare nämnts allmän fyravgift utgår för högst tolv resor per år och lokal fyravgift för högst tolv resor per halvår.

För att bidra till den utjämning av farledskostnaderna mellan landets olika delar, som systemet för de statliga sjöfartsavgifterna enligt 1970 års riksdagsbeslut syftar till, bör framdeles för samtliga sjötransporter – om inte särskilda skäl talar emot – uttas viss minimiavgift. Därutöver får ske en differentiering så att inom ramen för de överordnade målen hänsyn tas till kostnadsansvarighetssynpunkterna. Avgiftssystemet skall vidare så långt möjligt utformas så att sjöfartens och de svenska hamnarnas konkurrenskraft kan bibehållas. Avgiftssystemet bör därtill vara lättöverskådligt med låga kostnader för uppbörd och annan administration.

Vad gäller grunderna för avgiftsberäkningen tas som nämnts samtliga nu utgående avgifter – med undantag av avgifterna för bogserat gods – ut efter fartygens nettodräktighet. Denna bestäms genom s. k. skeppsmätning. Nuvarande skeppsmätningssystem är behäftat med olika brister var till kommer den skiljaktiga tillämpningen i olika länder av internationellt gällande bestämmelser. För fartyg med samma nettodräktighet kan lastförmågan för ett fartyg vara mer än dubbelt så stor som för ett annat. Fördelningen av de samlade avgifterna på fartyg av olika typer blir därigenom otillfredsställande avvägd vilket också har påtalats av svenska redare. Ju högre avgifterna måste sättas för att nå kostnadstäckning desto kännbarare blir bristerna i skeppsmätningssystemet. Med nuvarande pressade fraktmarknad blir effekten ännu allvarligare.

Ett nytt skeppsmätningssystem har utarbetats inom Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) och år 1969 innefattats i en internationell konvention. Denna kan komma att träda i kraft om ett par år. För befintliga fartyg gäller emellertid bestämmelser om så långa övergångstider att konventionens faktiska betydelse för ett bättre avvägt avgiftsuttag ligger långt fram i tiden.

Oavsett vilket skeppsmätningssystem som tillämpas finns den påtagliga nackdelen i avgiftssammanhang att ett mått på fartygets storlek inte tar hänsyn till hur mycket lastförmågan är utnyttjad. Fartyg med dellast eller last enbart i en riktning belastas betydligt hårdare per transporterat ton än fartyg med full last i både ingående och utgående fart. I nuvarande avgiftssystem har man bara delvis kunnat ta hänsyn härtill. Detta kan betyda nackdelar också för svenska hamnar i deras konkurrens med sådana utländska hamnar för vilka tillämpas en annan ordning för att täcka farledskostnader m. m.

Jag delar sjöfartsverkets mening som också har funnit stöd i remissbehandlingens att nuvarande avgiftssystem bör omarbetas. Fartygens dräktighet bör i minskad omfattning påverka avgifternas storlek genom att den transporterade godsmängden förs in som en ny bestämningssgrund. Härigenom går det bättre att avväga det samlade avgiftsuttaget efter fartygets faktiska transportprestationer och erhållna frakter.

Vissa ändringar bör enligt min mening göras i sjöfartsverkets avgiftsförslag för att tillgodose synpunkter som har kommit fram vid remissbehandlingen. Vissa remissinstanser har påpekat att en farledsvaruavgift inte bör utformas

så att den påverkar konkurrensen mellan svenska och utländska oljeraffinerier. Sjöfartsverket föreslår visserligen att den inrikes fyravgiften slopas men verkets förslag till avgiftsutformning innebär att för den i Sverige raffinerade oljan utgår farledsvaruavgift dels för den importerade råoljan, och dels för de sjöledes beförade oljeprodukterna vare sig lossningshamnen är belägen i Sverige eller i utlandet. Jag anser det lämpligare att göra ett sådant tillägg till farledsvaruavgiften för importerade mineraloljor – råolja och oljeprodukter – att de täcker också avgifterna för de utlastade produkterna. Vidare bör avgiften avvägas så att den bidrar till de merkostnader för farledsverksamheten som är förbundna med oljetransporter och transporter med stora fartyg.

Någon särskild avgift skulle sålunda inte utgå för de oljor som sjötransporteras i inrikes fart. Övrigt inrikes gods transporteras vanligen med små fartyg vilkas krav på farledsväsendet är begränsade. Transportavstånden är därtill i åtskilliga fall korta. Med den från den 1 maj 1977 till 1 500 ton netto höjda avgiftsfria nettodräktigheten belastas dessa transporter vanligen inte längre med inrikes fyravgift. Övervägande skäl talar för att undanta inrikes transporter från farledsvaruavgift med den ytterligare förbättring som detta innebär för den mindre skeppsfarten.

Liksom sjöfartsverket förordar jag sålunda att den inrikes fyravgiften tas bort. Till skillnad från sjöfartsverket anser jag dock att från farledsvaruavgift bör undantas utlastade mineraloljeprodukter och i inrikes fart också annat gods. När det gäller differentieringen av farledsvaruavgiften med avseende på varuslag har jag funnit det lämpligt med två avgiftsnivåer, en högre för importerade mineraloljor och en lägre för import- och exportgods i övrigt. Att driva differentieringen efter varuslag längre anser jag f. n. inte vara motiverat med hänsyn till kostnadsansvarigheten och konstruktionen av de avgifter som farledsvaruavgiften kompletterar. Det bör dock ligga inom sjöfartsverkets befogenheter att på samma sätt som gäller nuvarande sjöfartsavgifter medge sådana nedsättningar som är affärsmässigt betingade sett från verkets synpunkt. Skulle i något fall farledsvaruavgiftens höjd förhindra transport av visst gods över svensk havin bör därför en nedsättning kunna komma i fråga.

Sjöfartsverket tog i sitt förslag upp frågan om en eventuell avgiftsbeläggning också för passagerare som befördas med fartyg. Verket kopplade därvid samman passageraravgiften med de i vissa hamnar som en del av fartygsavgifterna utgående tilläggen för antalet medförda passagerare. Eftersom sådana tillägg utgick endast i ett fåtal hamnar föreslog sjöfartsverket dock inte någon avgiftsbeläggning av passagerarna. Jag är inte heller för min del beredd att f. n. förorda en särskild statlig passageraravgift. Detta bör dock få påverka de övriga avgifter som tas ut av färjetrafiken med dess tyngdpunkt på kombinerad last- och passagerarbefordran. Farledsvaruavgift bör utgå som för annat gods. Erläggs fyravgift för ett litet antal resor per år har färjorna ändå en betydande avgiftslättnad jämfört med andra fartyg.

Vissa remissinstanser har haft erinringar mot sjöfartsverkets avgiftsförslag när det gäller farledsvaruavgiftens avståndsberoende. Enligt sjöfartsverkets förslag skulle den nya farledsvaruavgiften bidra till kostnaderna för lokal farledsverksamhet, i första hand lotsväsendet. Farledsvaruavgiften skulle i princip bli avståndsberoende på samma sätt som lotsningsavgifterna och de lokala fyravgifterna. Jämfört med uppbyggnaden av nuvarande taxor skulle dock avståndstilläggen som tidigare har nämnts halveras och merbelastningen för hamnar med längre infartsleder därigenom hållas nere.

Sjöfartsverkets kostnader för lotsning och lokal farledsutmärkning påverkas självfallet av farledernas längd. Hamnar med inskjutna lägen har å andra sidan vanligen konkurrensfördelar genom förkortade anslutningstransporter på land. Detta bör få påverka avgiftsuttaget dock utan att väsentligt rubba det överordnade målet med dess regionalpolitiskt betingade avgiftsutjämning. Skäl finns dock knappast enligt min mening att ha två olika obligatoriska avgifter med sådana tillägg eftersom avgiftssystemet därigenom skulle bli onödigt komplicerat. Den lokala fyravgiften bör med den förhållandevis begränsade inkomst som avgiften ger – som tidigare nämnts ca 16 milj. kr. per år – kunna avskaffas och farledsvaruavgiften anpassas i motsvarande mån. Jag kan mot den redovisade bakgrunden tillstyrka en avgift med viss differentiering efter ledlängden. Hamnarna fördelas därvid lämpligen som sjöfartsverket har föreslagit på avgiftsklasser om vardera tio nautiska mil. Avgiftsskillnaderna bör dock därvid enligt min mening göras mindre än vid en sådan uppräknings av nuvarande avgifter som behövs för att täcka sjöfartsverkets kostnader.

Jag förordar således att inom ett nytt avgiftssystem även den lokala fyravgiften avskaffas. Av de nuvarande fyravgifterna, nämligen allmän, inrikes och lokal fyravgift, skulle därmed återstå endast den allmänna fyravgiften, som då bör benämnas fyravgift. Från denna avgift bör täckas också bidraget till handelsflottans kultur- och fritidsråd.

De allmänna hamnarna kan enligt sjöfartsverkets uppfattning utan något större merarbete ta på sig debitering och uppbörd av farledsvaruavgift utöver redan utgående varuhamnavgifter. Normalt åligger det varuägarna att betala dessa avgifter. I de fall det transporterade godset fördelar sig på ett stort antal varuägare, dvs. i färjetrafik och annan linjetrafik, har emellertid redarna av praktiska skäl med hänsyn till främst de nya transportlösningarna med enhetslasttrafik o. dyl. övertagit betalningsansvaret för varuhamnavgifterna och räknar in dessa i frakten. Varuägarna belastas alltså bara indirekt.

Någon skyldighet för en hamn, allmän eller enskild, att som sjöfartsverket har förutsatt ta på sig debitering och uppbörd av en farledsvaruavgift bör enligt min mening inte föreskrivas. Överenskommelser kan dock ske med hamnarna varvid dessa kompenseras för tillkommande uppbördskostnader. Nås inte sådana uppgörelser bör tullverket – på samma sätt som gäller i fråga om nuvarande fyravgifter – svara för debiteringen och uppbörden. I jämförelse med nuvarande tullrutiner för debitering av fyravgifter innebär

detta inte någon nämnvärd merbelastning för verket – även om verket skulle svara för hela uppbörden – under förutsättning att avgifterna begränsas till utrikes gods och avgiftssystemet i övrigt förenklas. Ett villkor är emellertid att tullverket kan debitera redarna på grundval av en lastdeklaration. Dessa får i sin tur ta ut ersättning av varuägarna. Berörda myndigheter kommer att ta upp diskussion med företrädare för redarna och hamnarna för att få till stånd ett uppbördssystem, som är så enkelt och rationellt som möjligt för alla parter.

Med den utformning av ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna som jag nu har redovisat bör huvuddelen av de erinringar som har framförts vid remissbehandlingen av sjöfartsverkets förslag blivit beaktade. Konkurrensnackdelarna för de svenska oljeraffinaderierna elimineras genom att avgiften endast läggs på import av olja. Den inrikes sjöfarten får en minskad avgiftsbelastning. Ett slopande av den storleksdegressiva lokala fyravgiften gynnar allmänt den mindre skeppsfarten. Avståndstilläggen för trafik på hamnar med inskjutna lägen blir lägre än de skulle ha blivit vid en uppräknings av nuvarande avgifter. Med ett lägre uttag av fyravgifter minskar vidare de nackdelar som följer med avgifternas nuvarande anknytning till fartygens nettodräktighet och därmed till bristerna i skeppsmätningssystemet. Det nya avgiftssystemet missgynnar inte de svenska hamnarna i deras konkurrens med hamnarna på kontinenten. Farledsvaruavgiften blir densamma oavsett den sjötransportuppläggning som väljs. Jämfört med en uppräknings av i första hand allmän fyravgift för att nå samma totalinkomst påverkas konkurrensen mellan olika typer av fartyg m. m. betydligt mindre. Antalet avgifter minskar och en viss förenkling bör kunna ske av debitering och uppbörd. Jag räknar med att det nya avgiftssystemet skall kunna införas fr. o. m. den 1 januari 1978. Det bör ankomma på regeringen att närmare utforma avgiftssystemet.

Jag föreslår därför att regeringen begär bemyndigande av riksdagen för detta ändamål. Bemyndigandet kan meddelas genom att ett tillägg görs till lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Vid de överväganden som jag har gjort i samband med förslaget till nytt avgiftssystem har jag räknat med att avgiftsnivån skall anpassas så att kostnadstäckning uppnås för anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning under budgetåret 1978/79. Såsom jag nyss har anfört bör regeringen fastställa avgifterna med stöd av riksdagens bemyndigande och jag kommer senare att lägga fram de förslag som behövs i det avseendet. Jag vill emellertid redan nu informationsvis ge några exempel på hur avgifterna med nuvarande bedömningar ungefär skulle bli.

Farledsvaruavgiften skulle för mineraloljor utgå med 1,90 kr. per ton och för övrigt utrikes gods med 95 öre per ton. Den högre avgiften för mineraloljor är som jag tidigare har berört motiverad av – förutom avgiftsbefrielsen för inrikes gods och exporterade oljor – de speciella krav som oljetransporterna

ställer på farledsverksamheten. Till de nämnda grundbeloppen skulle – i förekommande fall – läggas avståndstillägg med 12 öre per ton gods och per 10 nautiska mil. För kusthamnar skulle avståndstillägget uppgå till högst 36 öre per ton gods.

I fråga om fyravgiften bör den nuvarande avgiftsnivån – 3.50 kr. per ton – kunna bibehållas. Däremot bör en minskning av antalet avgiftspliktiga resor per år ske från tolv till tio. Lotsavgifterna bör t. v. lämnas i princip oförändrade. Av de totala inkomsterna beräknas ungefär hälften hänföra sig till den nya farledsvaruavgiften. Som tidigare nämnts avräknas f. n. 6,5 % av intäkterna från fyravgifterna för att täcka kostnaderna för verksamheten inom handelsflottans kultur och fritidsråd. Genom att inrikes och lokal fyravgift nu föreslås slopade måste procentuttaget anpassas i motsvarande mån. Jag kommer senare att föreslå regeringen de åtgärder i detta avseende som föranleds av det nya avgiftssystemet.

Även om de nya avgifterna börjar tillämpas från den 1 januari 1978 och kostnadstäckning uppnås för budgetåret 1978/79 bör påpekas att ett betydande underskott för innevarande budgetår liksom för de båda budgetåren 1975/76 och 1976/77 kvarstår.

Jag vill understryka att det är av stor vikt att man kan hålla nere sjöfartsverkets kostnader och därmed den framtida samlade avgiftsnivån. En betydande rationalisering har tidigare skett inom lotsväsendet och pågår sedan ett antal år främst inom fyrväsendet. Rationaliseringen bör fullföljas och omfatta även andra områden. Det kan konstateras att lotsningsverksamheten alltjämt svarar för mycket betydande kostnader liksom sjökartläggningen. Vid remissbehandlingen av sjöfartsverkets avgiftsförslag har tagits upp olika besparingsmöjligheter bl. a. genom samverkan mellan sjöfartsverket och hamnarna i fråga om den lokala farledsverksamheten.

Som jag redovisade i prop. 1976/77:100 bil. 9 (s. 118) anser jag det angeläget att sjöfartsverkets verksamhet och organisation ses över för att uppnå en effektivisering och en anpassning till de ändrade krav som betingas av utvecklingen. En sådan översyn hade också påbörjats av sjöfartsverket i samarbete med statskontoret. Jag betonade också det väsentliga i att resurser som finns inom bl. a. olika myndigheter utnyttjas på rationellast möjliga sätt. Jag såg det därför som angeläget att den organisationsöversyn som sjöfartsverket hade påbörjat kompletteras med en kartläggning av de samordningsmöjligheter som kan finnas.

Bl. a. som ett led i den av mig i prop. 1976/77:100 bil. 9, förordade kartläggningen av samordningsmöjligheter mellan olika statliga myndigheter med uppgifter inom sjöfartsområdet har regeringen tillkallat en kommitté (II 1977:05) med uppdrag att utreda frågor rörande samordning och ledning i fred av övervakningen och räddningstjänsten till sjöss. Samtidigt har bl. a. den s. k. sjöräddningsutredningen entledigats. Jag finner det angeläget att ytterligare intensifiera samordningssträvandena och få kartlagt de samordningsvinster som kan finnas på andra områden än sjöräddningens.

Regeringen har därför i dag uppdragit åt sjöfartsverket att som ett led i den pågående organisationsöversynen och i samarbete med bl. a. berörda myndigheter kartlägga och analysera möjligheterna till samordning av resurserna mellan de olika statliga myndigheterna.

I uppdraget ingår också som en väsentlig del att – i samarbete med företrädare för hamnarna – överväga formerna för en ökad samverkan i operativt och driftekonomiskt hänseende mellan den statliga farleds- och lotsningstjänsten och hamnarna. Regeringen förutsätter i uppdraget att det samlade arbetet med organisationsöversynen sker skyndsamt och leder fram till ett program för en effektivisering och rationalisering av den centrala administrationen, den statliga farleds- och lotsningstjänsten och av sjökartläggningen.

Jag övergår nu till att behandla trafikpolitiska utredningens delbetänkande. Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren. Utredningen har enligt sina direktiv övervägt frågan om att utsträcka transportstödet till vänersjöfarten. Mot bakgrund av en statistisk analys har utredningen funnit att den trafikavledning som transportstödet kan ha inneburit för sjötransporterna via Trollhätte kanal har varit förhållandevis obetydlig. En utvidgning av transportstödet ser utredningen därför som en otillräcklig åtgärd för att slå vakt om trafiken på Vänern och de betydande investeringar som för denna har vidtagits i farleder och hamnar. Frågan om att utvidga transportstödet till att omfatta annat än landtransporter bör enligt utredningens mening övervägas i samband med att stödet nästa år blir föremål för en generell översyn.

De åtgärder som nu bör ske för att slå vakt om väner- och kanaltrafiken bör enligt utredningen inriktas på passagekostnaderna, i första hand kanalavgifterna. Med de hänsynstaganden av regional- och lokaliseringspolitisk art som med 1970 års riksdagsbeslut om sjöfartsavgifter ledde fram till en omfattande kostnadsutjämning för trafiken längs kusten bör enligt utredningens mening följa en utjämning också av farledskostnaderna för inlandssjöfarten. De särskilda kanalavgifterna bör tas bort och i stället de allmänna sjöfartsavgifterna anpassas. Därvid bör en viss, mindre avgift utgå även för inrikes transporter. Drift- och underhållskostnaderna för Trollhätte kanal och farledsutmärkningen i Vänern föreslås avräknas mot inkomsterna från de allmänna sjöfartsavgifterna. De för utbyggnad av Trollhätte kanal anvisade investeringsmedlen föreslås bli bortskrivna. Med nuvarande avgiftsuttag skulle passagekostnaderna för vänersjöfarten minska med ca tre kr. per ton.

Utredningen berör också Södertälje kanal och mälarsjöfarten. Utredningen föreslår bl. a. att de senaste årens investeringar skrivs bort. Nuvarande passagekostnader föreslås bli reducerade, i första hand för den utrikes trafiken.

Utredningens förslag har remissbehandlats. Huvuddelen av remissinstan-

serna ansluter sig till tanken att förbilliga farledskostnaderna för inlandssjöfarten.

Trafikpolitiska utredningens analys av transportstödet inverkan på vänersjöfarten tar jag inte upp i detta sammanhang. Materialet studeras f. n. inom kommunikationsdepartementet inom ramen för den allmänna översyn av transportstödet som skall ske.

Jag anser liksom utredningen och huvuddelen av remissinstanserna att det finns skäl för att ompröva kostnadsansvaret för de inre vattenvägarna och främst då för Trollhätte kanal och farledsverksamheten på Väneren. Genom det speciella huvudmannaskapet, vattenfallsverket resp. Vänerens seglationsstyrelse, har kanal- och vänersjöfarten hållits helt utanför den avgiftsutjämnings som sedan länge har gällt för hamnarna vid kusten och i stort också för mälarhusarna. Avgiftsbelastningen har därigenom blivit högre än för sjöfarten i övrigt. Utvecklingen av sjötransporttekniken, vilken vänersjöfarten inte fullt har kunnat få del av till följd av de begränsade fartygsstorlekarna m. m., ökar konkurrensnackdelarna. Särskilt gäller dessa nackdelar, som utredningen har påpekat, det i kanal- och seglationstaxorna högtarifierade godset såsom papper och andra skogsindustriprodukter.

Jag ansluter mig till utredningens uppfattning att en ändring bör komma till stånd och att avgiftsavvägningen bör ses i ett större sammanhang utan att därför ändra nuvarande huvudmannaskap. Utredningen förordar att kust- och inlandshamnar helt jämställs i avgiftsavseende. Jag anser dock inte att det finns skäl att nu gå så långt. De speciella kostnader som kanalverksamheten förorsakar bör enligt min mening i viss mån få påverka avgiftsuttaget. Av betydelse är att skapa ett sådant utrymme för avgiftsavvägningen att avgifterna för det högtarifierade godset kan sänkas betydligt. Härmed kan undvikas en avledning av sådant gods till kusthamnarna.

Jag lämnar i det följande informationsvis en redogörelse för vissa överväganden angående kanaltaxorna m. m. Enligt vad jag har inhämtat räknar vattenfallsverket med att kanalavgifterna för år 1978 behöver inbringa nära 16 milj. kr. för att tillsammans med övriga inkomster täcka drifts- och underhållskostnaderna för Trollhätte kanal. Detta förutsätter vid den beräknade trafikvolymen en inkomstförstärkning om ca två milj. kr. Verket anser att inkomstförstärkningen bör åstadkommas genom en generell höjning av varuavgifterna med 50 öre per ton gods. Dessa skulle därigenom variera mellan två och fyra kr. per ton. Övriga avgifter skulle lämnas i stort sett oförändrade. I den högsta avgiftsklassen skulle varuavgiften med tillägg för fartygsavgiften – som i genomsnitt utgör en kr. per ton – ligga vid genomsnittligt fem kr. per ton.

För det lågtarifierade godset bör avgifterna kunna ligga kvar på ungefär nuvarande nivå. Spännvidden i kanaltaxan bör däremot minska betydligt. Detta bör ske genom en omläggning och stark förenkling av kanaltaxan. Liksom i fråga om farledsvaruavgiften finns skäl att indela godset i endast två klasser, dvs. mineraloljor och övrigt gods. Kanalavgift utgår därvid också för

inrikes gods. Jag räknar f. n. med en avgift för mineraloljor med ca 2,50 kr. och för övrigt gods om 1,60 kr. per ton. Beloppen inkluderar också eventuella fartygsavgifter.

För det utrikes godset skulle farledsvaruavgiften utgå med avståndstillägg. Det senare skulle som tidigare nämnts utgå med 12 öre per tio nautiska mil, eller för sträckan Göteborg–Vänersborg 60 öre per ton. Vid en jämförelse med Göteborg blir för en vara som papper meravgiften 2,20 kr. per ton vilket innebär en reducering jämfört med vattenfallsverkets förslag till ny kanaltaxa om nära tre kr. Även för övrigt högtarifferat gods inberäknat mineraloljor reduceras avgifterna betydligt.

Med hänsyn till de godskvantiteter som berörs blir de positiva verkningarna för vänersjöfarten av dessa avgiftsnedsättningar betydligt större än vad som skulle ha uppnåtts med ett utvidgat transportstöd enligt trafikpolitiska utredningens kvantitetsberäkningar.

Det förordade avgiftssystemet får gynnsamma konsekvenser även för godstrafiken på Säfte kanal och Göta kanal.

Räknat för år 1978 beräknas med den av mig angivna utformningen av speciella kanalavgifter inflyta ca 8,5 milj. kr., inberäknat avgifter för fritidsbåtar m. m. Den nya farledsvaruavgiften bör för kanal- och vänersjöfartens del inbringa 3,7 milj. kr., varav 1,4 milj. kr. hänför sig till avståndstilläggen. Också denna avgift bör lämpligen uppböras av kanalverket. Den inkomst som ytterligare erfordras uppgår till 3,8 milj. kr. eller ett belopp av samma storleksordning som farledsvaruavgiften. Detta belopp bör avräknas mot inkomsterna av sjöfartsavgifterna i övrigt. Vid bestämning av den belastning som detta innebär får hänsyn dock tas till den på kanal- och vänersjöfarten fallande delen av fyravgiften, ca två milj. kr. Kravet på avgiftsutjämning blir totalt sett alltså föga betydande och bör inte motivera någon ändring av 1970 års riktlinjer för avvägningen av sjöfartsavgifterna. Någon särbehandling med skattefinansiering av driftskostnaderna som vissa remissinstanser har förordat är enligt min mening inte befogad.

Jag anser det angeläget från effektivitetssynpunkt att kanalverket tillförs inkomster som grundar sig på trafikvolymen och inte hänvisas till bidrag som relateras till kostnadsutvecklingen. Enklarest sker detta genom att kanalverket i sin budgetering t. v. har att räkna med dubbla intäkter av farledsvaruavgiften varav hälften sålunda skulle avräknas från den gemensamma uppbörden av sjöfartsavgifter – som i övrigt som nämnts bl. a. skulle täcka kostnaderna under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning. Anslagstekniskt bör detta ske så att det inrättas ett särskilt förslagsanslag av 1 000 kr. under sjätte huvudtiteln benämnt Ersättning till viss kanaltrafik.

Med det av mig förordade avgiftssystemet skulle de kostnader för farledsverksamheten i Väneren som Vänerens seglationsstyrelse ansvarar för också fortsättningsvis täckas med särskilda avgifter. I genomsnitt ligger de f. n. på 80 à 90 öre per ton gods. Jag förutsätter att seglationstaxan så långt det är praktiskt möjligt samordnas med taxan för Trollhätte kanal för att hålla nere uppbörds-kostnaderna.

Mina överväganden i det föregående får konsekvenser också för Södertälje kanal och mälarsjöfarten. Jag räknar med att speciella kanalavgifter skall utgå med ca en kr. per ton för mineraloljor och ca 65 öre per ton för övrigt gods, dvs. ca 40 % av de för Trollhätte kanal förutsatta beloppen. För det högtarifferade torrlastgodsdet sker därigenom en avgiftsminskning jämfört med nuläget. Inkomstbortfallet ligger i storleksordningen 300 000 å 400 000 kr. per år. Avgiftsjusteringarna får knappast någon inverkan på fördelningen av trafiken mellan Södertälje kanal och Hammarbyleden. Jag förordar i detta sammanhang att fonden för Södertälje kanalverk upphör och tillgångarna i stället redovisas under Sjöfartsverkets fond. Kostnaderna och intäkterna kommer därigenom fortsättningsvis att falla under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning.

I Trollhätte kanal och Södertälje kanal har sammanlagt under senare år investerats för ca 110 milj. kr. Med de av mig redovisade avgifterna för trafiken och mot bakgrund av den aktuella trafikutvecklingen i kanalerna bedöms det t. v. inte möjligt att täcka kapitalkostnaderna för gjorda investeringar. Med hänsyn härtill förordar jag i samråd med budgetministern och statsrådet Johansson att de årliga avskrivningarna bör t. v. täckas genom anlitande av fonden för oregrerade kapitalmedelsförluster. Något krav på avkastning bör t. v. inte heller ställas. Bl. a. den framtida trafik- och kostnadsutvecklingen får avgöra hur frågan om kapitalkostnaderna i kanalerna slutligt skall lösas.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen *dels* föreslår riksdagen att antaga inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,

dels

2. bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.,

dels föreslår riksdagen att

3. Fonden för Södertälje kanalverk uppgår i Sjöfartsverkets fond från tidpunkt som regeringen bestämmer.

4. till *Ersättning till viss kanaltrafik* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.