

Nr 175

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om linjesjöfart på Gotland; given Stockholms slott den 23 oktober 1970.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag om linjesjöfart på Gotland.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Bengt Norling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I syfte att skapa garantier för en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland till lägsta möjliga kostnader föreslås i propositionen, att linjesjöfart mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland skall få bedrivas endast efter tillstånd av Kungl. Maj:t. För tillstånd fordras dels att behov föreligger av den ifrågasatta trafiken, dels att sökanden har förutsättningar att driva en på en gång serviceinriktad och företagsekonomiskt rationell trafik. Taxor och turplaner skall enligt förslaget fastställas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Även i övrigt kan bestämmas särskilda villkor. Den nya lagstiftningen avses träda i kraft den 1 februari 1971.

Förslag
till
Lag
om linjesjöfart på Gotland

Häri genom förordnas som följer.

1 §

Linjesjöfart på Gotland får bedrivas endast efter särskilt tillstånd.
Fråga om tillstånd prövas av Konungen.

2 §

Med linjesjöfart på Gotland avses i förvärvssyfte bedriven sjöfart i regelbunden trafik mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland.

3 §

Tillstånd får meddelas endast för sjöfart som kan anses vara till nytta för näringslivet och befolkningen på Gotland och som är behövlig från allmän synpunkt.

För tillstånd kräves att den som skall bedriva sjöfarten har personella, ekonomiska och tekniska förutsättningar att driva verksamheten på ett företagsekonomiskt tillfredsställande sätt och så att kraven på god transportförsörjning tillgodoses.

4 §

Tillstånd meddelas för viss tid eller tills vidare. Det kan förbindas med särskilda villkor och föreskrifter.

5 §

För sjöfart som omfattas av tillstånd skall Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer fastställa taxor och turplaner. Därvid skall beaktas de krav som kan ställas med hänsyn till de i 3 § angivna grunderna för tillstånd.

6 §

Tillståndshavare är skyldig att befordra passagerare och gods enligt fastställda taxor och turplaner. Sådan skyldighet föreligger dock icke om befordran hindras av förhållanden, som tillståndshavaren ej orsakat eller kunnat avvärja eller om eljest godtagbart skäl att underlåta befordran föreligger.

7 §

Tillståndshavare är skyldig att lämna erforderliga uppgifter för fastställande av taxa och turplan och för kontroll i övrigt av att tillståndshavaren fullgör sina åligganden enligt denna lag.

8 §

Åsidosätter tillståndshavare i väsentlig mån sina åligganden enligt denna lag eller enligt villkor eller föreskrift, som förbundits med tillståndet, kan detta omedelbart återkallas.

Tillstånd som meddelats tills vidare upphör i annat fall än som avses i första stycket att gälla ett år efter det att tillståndet återkallats.

Återkallas icke tillstånd och anmäler tillståndshavaren att han icke önskar utnyttja tillståndet, upphör det att gälla ett år därefter, om det icke meddelats för viss tid och den tiden utgår dessförinnan.

9 §

Till böter dömes

1. den som driver linjesjöfart på Gotland utan att ha rätt till det,
2. den som i samband med ansökan om tillstånd lämnar veterligen oriktig uppgift,
3. tillståndshavare som ej iakttar skyldighet, som åvilar honom enligt denna lag, eller som bryter mot villkor eller föreskrift, som förbundits med tillståndet för honom,
4. tillståndshavare som i de avseenden som anges i 7 § lämnar veterligen oriktig uppgift.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1971. Taxa och turplan skall dock fastställas att gälla först fr. o. m. den 1 april 1971.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland,
i statsrådet på Stockholms slott den 23 oktober 1970.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GELJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *linjesjöfarten på Gotland* och anför.

De *allmänna trafikpolitiska riktlinjer* som antagits av statsmakterna syftar till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning, som medger företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportmedlen. I denna målsättning ligger att skapa betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. Det förutsätter för det första att de företag — statliga och enskilda — som arbetar på transportmarknaden skall kunna driva sin verksamhet i former som säkrar att transportererna fördelas på trafikgrenar och trafikföretag med hänsyn till dessas verkliga kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Det innebär, att transportföretagen inom en trafikgren inte onödigtvis skall hindras eller hämmas genom regleringar, som utgör en diskriminering i förhållande till andra transportföretag inom samma eller annan trafikgren. Det förutsätter också att prissättningen inom de olika trafikgrenarna skall ge uttryck för de reella kostnaderna.

Syftet med en sålunda utformad statlig trafikpolitik är att — genom förekomsten av olika trafikgrenar och trafikföretag och genom ett samspel och en tävlan mellan dessa under rättvisande kostnadsförutsättningar — åstadkomma en marknad för transporttjänster som är så effektiv som möjligt. Därmed följer inte, att trafikpolitiken kan eller får begränsas till insatser som enbart kan försvaras utifrån företagsekonomiska lönsamhetskriterier. Målet är som nämnts att trafiksektorn skall kunna utvecklas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Detta innebär, att de statliga insatserna inom transportsektorn skall kunna ske med beaktande av de lokaliserings-, arbetsmarknads- och allmänt näringspolitiska målsättningarna. I anslutning härtill bör inom ramen för den trafikpolitiska målsättningen arrangemang

vid behov kunna vidtas, som gör det möjligt att få samhällsmotiverade transporttjänster utförda av trafikföretag med ett kostnadsansvar för sin verksamhet.

Exempel på ett sådant arrangemang är det transportstöd till de norra delarna av landet, som enligt beslut av innevarande års riksdags vårsession skall träda i tillämpning den 1 januari 1971. Genom transportstödet har man velat främja de regionalpolitiska strävandena att utjämna fraktkostnaderna och därmed skapa mera likartade förutsättningar för näringslivet i olika delar av landet. Med den utformning stödet fått har rimliga garantier också skapats för att det verkligen kommer näringslivet och allmänheten till godo genom att det inte påverkar de grundläggande marknadsbetingelserna för och balansen mellan de transportgrenar och transportföretag som deltar i trafikarbetet.

I fråga om målsättningen att för Gotlands del trygga en tillfredsställande transportförsörjning har man att beakta de speciella näringsgeografiska och andra förhållanden, som påverkar utformningen och omfattningen av transporterna mellan Gotland och övriga delar av landet.

Med Gotlands specifika läge följer dess starka beroende av sjötransporter och detta gäller i särskild grad godstrafiken. Den icke reguljära trafiken, som ombesörjs av tank- och trampfartyg, är kvantitetsmässigt dominerande och omfattar i huvudsak massgods, såsom kalksten, cement, bensin och oljor, gödningsämnen, fodermedel, spannmål och trävaror. Den reguljära godstrafiken är visserligen kvantitativt betydligt mindre till sin omfattning — ca 130 000 ton per år — men representerar samtidigt den del av gods-transporterna som från såväl försörjnings- som näringspolitisk utvecklingsynpunkt tilldrar sig särskilt intresse. Den omfattar i huvudsak högvärdigt stycke- och vagnslastgods samt vissa jordbruksprodukter. Med hänsyn främst till den fortlöpande försämringen av småtonnagens konkurrensbetingelser kan det inte uteslutas att framöver en mindre del av massgodstrafiken kan komma att föras över till den reguljära båttrafiken. Från fraktkostnadssynpunkt är det godstransporterna i den reguljära båttrafiken, vilka av näringslivet och allmänheten på Gotland upplevs som särskilt betydelsefulla och för vilkas förbilligande särskilda statliga ekonomiska insatser krävs.

I fråga om persontrafiken gäller att flyget — bl. a. genom de särskilda rabatter som erbjuds — i allt större utsträckning tagit över de fasta, över hela året fördelade persontransporterna, medan beträffande turistresorna transporterna med båt alltjämt är klart dominerande. Det kan nämnas, att antalet passagerarresor med Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) år 1968 var omkring 330 000, varav ungefär 50 000 företogs av personer bosatta på Gotland. Med angivna förhållanden följer de starka säsongmässiga svängningarna i resandetrafiken med båt. Antalet överskeppade motorfordon utgjorde ca 110 000, huvudsakligen personbilar.

Den reguljära sjötrafiken har tidigare ombesörjts av flera rederier. En koncentration har emellertid ägt rum, och sedan april 1967 — då Rederi AB Pool övertogs av Gotlandsbolaget — svarar sistnämnda bolag i huvudsak för den reguljära båttrafiken mellan Gotland och fastlandet. Den trafik som bedrivs av AB Sjölinjer är endast av mindre omfattning. I fråga om Gotlandsbolaget, som från Visby året runt trafikerar fastlandshamnarna Nynäshamn, Södertälje och Oskarshamn, ombesörjs trafiken nästan helt med färjor. Den begränsade trafik som handhas av AB Sjölinjer går mellan Visby och Stockholm med mindre, konventionellt lasttonnage. I den dominerande färjetrafiken har under senare år formerna för godsets befordran väsentligt förändrats. En snabb övergång har skett till bilburet gods, varmed här avses sådant gods som under sjötransporten varit upplastat på lastbilar, släpvagnar eller semitrailers.

Samtidigt som det framstår som angeläget att även för Gotlands del möta det krav som ligger i den allmänna trafikpolitiska målsättningen att trygga en samhällsekonomiskt tillfredsställande transportförsörjning, gäller — som framhållits i det föregående — att Gotland i fråga om sin trafikstruktur markant avviker från det transportmönster, med vilket trafikpolitiken eljest arbetar. Någon konkurrenssituation i förhållandet mellan flera trafikgrenar föreligger sålunda av naturliga skäl inte i godstrafiken mellan Gotland och fastlandet. Inte heller föreligger någon egentlig konkurrenssituation mellan flera transportföretag i fråga om de reguljära, sjögående gods- och persontransporterna. Detta sammanhänger med trafikunderlagets relativt sett begränsade omfattning, vilken verkar för en företags- och resurskoncentration i den reguljära sjötrafiken. Om detta kan sägas att koncentrationen inte bara är en följd av trafiksituationen utan en förutsättning för att trafikarbetet skall kunna drivas på ett rationellt sätt och utan onödigt höga frakter och passageraravgifter.

På detta förhållande kan anläggas två aspekter. Å ena sidan framstår det som ett allmänt intresse att på lämpligt sätt säkra den nödvändiga koncentrationen och samordningen av trafikarbetet. Å andra sidan följer härmed en monopolsituation, som ställer särskilda krav på det företag som ombesörjer trafiken. Det gäller ett tillräckligt tillgodoseende av det gotländska näringslivets och den gotländska allmänhetens behov i fråga om trafikuppläggnings överhuvud med avseende på linjedragning, turtäthet etc., anspråken på att gods- och persontransporter sker till rimliga och lämpligt avvägda taxor osv. För att säkerställa att skäligen härvidlag beaktas är en fortlöpande samhällelig insyn i verksamheten motiverad, liksom möjligheter för det allmänna att om nödvändigt påverka trafikförhållandena.

Skälen för ett samhälleligt inflytande förstärks ytterligare i ett läge, då staten förklarar sig beredd att göra särskilda, ekonomiska insatser för att reducera fraktkostnaderna i den reguljära trafiken mellan Gotland och fastlandet. En förutsättning för sådana insatser är rimligen, att transportapparatens företagsmässigt och i fråga om insatta resurser är avpassad till trans-

portbehoven. Vidare bör garantier finnas för att bidragen knyts till en på en gång rationell och serviceinriktad trafikuppläggning och taxesättning och att de kommer allmänheten och näringslivet på Gotland till godo i form av relativt sett lägre taxor.

Den tillståndsgivning och de möjligheter till samhälleligt inflytande i övrigt, som jag i enlighet härmed föreslår i det följande, är motiverad oberoende av om det trafikföretag som har huvudansvaret för ifrågakvarande trafik drivs i enskild eller statlig regi. Den är följaktligen också oberoende av resultatet av överläggningar med Gotlandsbolaget om betingelserna för ett förvärv av bolaget. I båda fallen bör man säkra en optimal dimensionering av transportapparaten och det inflytande över exempelvis taxesättningen som är en förutsättning för en ändamålsenlig omfattning och inriktning av en statlig bidragsgivning.

I fråga om storleken av en statlig insats i syfte att reducera taxorna är jag ännu inte beredd att framlägga något konkret förslag. Storleken av ett sådant bidrag får lämpligen bedömas i anslutning till den i det följande förutsatta prövningen av taxesättningen, därvid bl. a. får beaktas de möjligheter i taxehänseende som ifrågakvarande trafikföretags egen ekonomiska ställning kan inrymma. Som resultat av sådana överväganden avser jag att senare återkomma i bidragsfrågan.

Med hänsyn till det anförda vill jag föreslå *en författningsmässig reglering av den reguljära sjötrafiken på Gotland*. De allmänna förutsättningarna och villkoren för sådan trafik bör enligt min mening ges i en särskild lag.

Särskilt tillstånd skall krävas för att driva linjesjöfart på Gotland. Med linjesjöfart avser jag därvid i förvärvssyfte bedriven sjöfart i regelbunden trafik mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland. Fråga om tillstånd bör prövas av Kungl. Maj:t. För att erhålla sådant skall krävas att den trafik, som omfattas av en ansökan om tillstånd, kan anses vara till nytta för näringslivet och befolkningen på Gotland och att det från allmän synpunkt finns behov av ifrågakvarande trafik för en tillfredsställande transportförsörjning. Tillstånd bör beviljas endast den som har personella, ekonomiska och tekniska förutsättningar att driva trafiken på ett företagsekonomiskt tillfredsställande sätt och så att kraven på en god transportförsörjning tillgodoses.

Jag vill i anslutning härtill framhålla, att någon anledning inte föreligger att ifrågasätta Gotlandsbolagets möjligheter att få tillstånd. Det bör vidare konstateras, att även om största koncentration och samordning i trafikarbetet framstår som önskvärda, detta inte bör hindra att i speciella fall — som beträffande AB Sjölinjer — vissa kompletterande trafikinsatser kan göras av annat trafikföretag än det som bär huvudansvaret för den reguljära sjötrafiken. Prövning får härvidlag ske från fall till fall med hänsyn till vad som ter sig lämpligt och rationellt från transportförsörjningssynpunkt.

Vid prövning av ansökan får bedömas om tillstånd bör beviljas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd skall kunna förbindas med särskilda villkor eller föreskrifter. För trafik som omfattas av tillstånd bör fastställas taxor och turplaner som tillgodoser de krav som kan ställas med hänsyn till de tidigare angivna grunderna för tillståndsprövningen. Taxor och turplaner bör ta hänsyn såväl till rimliga servicekrav som till vad som är företags-ekonomiskt skäligen.

Tillståndshavare bör vara skyldig att befordra passagerare och gods i enlighet med fastställda taxor och turlistor. Härifrån måste givetvis göras undantag för hinder som beror på omständigheter, varöver tillståndshavaren inte råder, exempelvis hårt väder eller ishinder, eller för hinder som i övrigt kan anses ursäktliga.

Taxor och turplaner, som fastställs av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer, bör prövas på grundval av förslag och utredning som tillståndshavare framlägger. Även i övrigt bör tillståndshavaren vara skyldig att tillhandahålla underlag och ge den insyn i verksamheten som erfordras för kontroll av att tillståndshavaren fullgör sina åligganden.

Om tillståndshavaren i väsentlig mån åsidosätter sina åligganden bör tillståndet kunna återkallas omedelbart. I övrigt bör tillstånd kunna återkallas endast om det meddelats tills vidare. I sådana fall synes det skäligen att tillståndshavaren får viss tid på sig för den omställning av sin verksamhet som han kan tvingas till på grund av återkallelsen. Denna tid kan lämpligen bestämmas till ett år.

Som framgått av det föregående medför ett trafikillstånd inte endast rättigheter utan också skyldigheter. Det är därför rimligt att även tillståndshavaren skall kunna bli fri från tillståndet. För att det allmänna i förekommande fall skall kunna hinna ordna ersättningstrafik bör tillståndet och den därav följande trafikerings- och transportplikten inte upphöra förrän ett år efter det att tillståndshavaren anmält att han inte längre önskar utnyttja tillståndet.

Den som driver trafik utan att ha erforderligt tillstånd eller som i samband med ansökan om tillstånd lämnar oriktiga uppgifter bör straffas med dagsböter. Samma straff bör kunna utmätas för den som bryter mot villkor eller föreskrift, som åvilar vederbörande enligt ifrågavarande lag eller som förbundits med tillståndet.

Lagen bör lämpligen träda i kraft den 1 februari 1971. Erforderlig utredning för bedömning av taxor och turplaner kan dock inte vara klar förrän något senare. Taxor och turplaner bör därför fastställas att gälla först fr. o. m. den 1 april 1971.

Hemställan

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upp-
rättats förslag till *lag om linjesjöfart på Gotland*.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att
antaga förslaget.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med in-
stämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt
förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riks-
dagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga
till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten