

## Nr 443

Av herr Thylén m. fl., *angående fyr- och båkavgifterna.*

(Lika lydande med motion nr 353 i Första kammaren)

I statsverkspropositionen, bil. 8, s. 110, anför departementschefen, att han vid beräkningen av nettouppbörderna i sjöfartsverkets verksamhet »därvid tagit hänsyn till viss höjning av fyr- och båkavgifter. Vidare har jag räknat med en mindre höjning av lotsavgifterna.» Under senaste året har vidtagits eller föreslagits avsevärda höjningar av i första hand lotsavgifterna och i andra hand fyr- och båkavgifterna i syfte att enligt statens trafikpolitiska riktlinjer göra sjöfartsverkets verksamhet självbärande. Höjningarna har genomförts snabbt och utan ett ordentligt remissförfarande.

Enligt dessa riktlinjer och uttalanden från sjöfartsverket bör emellertid de olika kostnaderna täckas av inkomster från dem som direkt utnyttjar ifrågavarande tjänster. Detta bör gälla beträffande exempelvis farledskostnaderna regionalt, så att kostnaderna för en viss farled endast belastar den trafik som utnyttjar denna farled.

Sjöfartsutredningen arbetar med en omläggning av fyr- och båkavgifter och övriga avgifter i denna riktning. Enligt propositionen, s. 104, har sjöfartsstyrelsen vidare hos Kungl. Maj:t preciserat visst underlag för en regional fördelning av sjöfartsverkets kostnader och intäkter men föreslår inte någon förändring i avgiftssystemet i avvaktan på resultatet av lotsorganisationsutredningens och sjöfartsutredningens arbete.

En preliminär utredning genom Göteborgs hamn i februari 1967 har visat, att under åren 1961—1965 35—40 procent av statsverkets inkomster av fyr- och båkavgifter inlutit på utrikestrafiken till Göteborg. Ca 14 procent av totalinkomsten av lotspenningar avsåg lotsning från Vinga fyrplats. Genom den alltmer ökande fartygstrafiken på Göteborgs hamn, inte minst den väldiga ökningen av oljetrafiken, torde siffrorna för innevarande år bli än högre. Utvecklingen av fartygsstorlekarna för tankfartygen har naturligtvis inte kunnat förutses när förordningarna angående fyr- och båkavgifter respektive lotspenningar en gång kom till. Genom att dessa avgifter i princip utgår per nettoregisterton utan maximering, blir avgifterna för ett tankfartyg på upp emot 200 000 ton d.w. fullständigt orimliga i förhållande till de kostnader detta fartyg förorsakar sjöfartsverket.

Alla kostnader för fördjupning av farlederna till och genom Göteborg liksom huvuddelen av kostnaderna för fyrbelysning och andra säkerhets-

anordningar i farlederna in till Göteborg har bekostats av Göteborgs stad genom dess hamnstyrelse.

Det åldriga systemet att slå ut farledskostnaderna på all utrikestrafik på landet leder härigenom till en orimlig belastning av trafiken på Göteborg, som tvingas subventionera andra inte lönsamma leder i riket. Härigenom betalar således trafiken på den isfria hamnen i Göteborg en stor del av kostnaderna för isbrytning till norrlands- och östersjöhamnarna. Det är med hänsyn till de trafikpolitiska riktlinjerna och ur rättvisesynpunkt ytterst angeläget att detta förhållande snarast rättas till och således avgifterna för trafiken på exempelvis Göteborg avväges så att inkomsterna därav motsvarar sjöfartsverkets kostnader för just denna trafik. Härtill kommer att ifrågavarande farleder avgiftsfritt utnyttjas av fiskefartyg, marinens fartyg och nöjesbåtar.

Sjöfartsutredningen arbetar nu med dessa avgiftsfrågor och beräknar enligt riksdagsberättelsen 1968 slutföra sitt arbete under året 1968.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t inte måtte vidtaga några höjningar av nu utgående fyr- och båkavgifter utan att förslag om en på de faktiska kostnaderna baserad, regionalt anpassad, farleds- och lotsavgift först avgivits.

Stockholm den 25 januari 1968

*Bengt-Olof Thylén (h)*      *Sven Gustafson (fp)*      *Nils Carlshamre (h)*  
i Göteborg

*Ove Nordstrandh (h)*

*Thorvald Källstad (fp)*

---