

Nr 89

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om linjesjöfart på Gotland jämte motioner i ämnet.

Genom en den 23 oktober 1970 dagtecknad proposition, nr 175, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om linjesjöfart på Gotland.

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.

Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

Förslag till Lag om linjesjöfart på Gotland

Härigenom 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 vederlig 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 vederlig 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.

Motionsyrkanden

Utskottet har i samband med propositionen behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 1360 av herr *Schött* och II: 1578 av herr *Björkman m. fl.*, i vilka motioner hemställs

”att riksdagen vid behandling av proposition nr 175 måtte besluta att lagen om linjesjöfart på Gotland skall äga tillämpning endast då linjesjöfarten skall bedrivas med statligt stöd”; samt

B. de likalydande motionerna I: 1361 av herr *Österdahl m. fl.* och II: 1579 av herr *Gustafsson* i *Stenkyrka m. fl.*, i vilka motioner hemställs

”att vad i motionerna anförts beträffande Gotlandstrafikens organisation, taxesättning och turplaner samt samrådsförfarande måtte beaktas vid riksdagens behandling av förevarande proposition”.

Departementschefen

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anför i propositionen följande.

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 transporter 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 utvecklings-synpunkt tilldrar sig särskilt intresse. Den omfattar i huvudsak högvärdigt stycke- och vagnslastgods samt vissa jordbruksprodukter. Med hänsyn främst till den fortlöpande försämringen av småtonnagets 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 transportbehoven. 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 ifrågasvarande 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 ifrågavarande 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 ifrågavarande 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 företagsekonomiskt skäligt.

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 skäligt 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 trafiktillstånd 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.

Motionerna

Motionerna I: 1360 av herr Schött och II: 1578 av herr Björkman m. fl.

I motionerna anförts bl. a. att kostnaderna för person- och godstransporter mellan Gotland och fastlandet är väsentligt högre än för motsvarande sträckor på fastlandet. De höga transportkostnaderna innebär betydande negativa konsekvenser för ön. Undersökningar visar också att levnadskostnaderna på Gotland är högre än på andra håll i landet.

Enligt motionärernas mening är det ett rättvisekrav att åtgärder vidtas för att nedbringa kostnaderna för gods- och persontransporterna mellan Gotland och fastlandet. Kungl. Maj:ts förslag är regionalpolitiskt betingat och förklaras i första hand av att staten äntligen förklarat sig beredd att göra en ekonomisk insats för att sänka fraktkostnaderna till och från Gotland. Detta hälsar motionärerna med största tillfredsställelse. Då generellt

transportstöd måste beaktas som orealistiskt med ett så begränsat trafikunderlag har motionärerna intet att erinra mot att Kungl. Maj:t bemyndigas pröva frågan om tillstånd för sådan linjesjöfart, som ansökt om statligt stöd. Däremot har motionärerna svårt att inse varför den som önskar bedriva reguljär linjesjöfart på Gotland utan statligt stöd måste ha Kungl. Maj:ts tillstånd. Detta synes motionärerna liktydigt med ett omotiverat ingrepp i den fria konkurrensen, vilket står i strid med de principer som bör tillämpas inom näringslivet.

Motionärerna framhåller avslutningsvis att eftersom syftet med statsunderstödd linjesjöfart är att sänka fraktkostnaderna, torde det vara nära nog omöjligt att konkurrerande, icke statsstödd linjesjöfart skulle kunna bedrivas utan att den därvid ytterligare sökte pressa fraktpriserna. Skulle detta emellertid lyckas, kommer vinsten konsumenterna till godo, vilket måste vara till fördel för Gotland.

Motionerna I: 1361 av herr Österdahl m. fl. och II: 1579 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl.

I motionerna anförs inledningsvis bl. a. att frågan om statligt stöd till sjöförbindelserna mellan Gotland och fastlandet aktualiserades redan vid 1945 års riksdag. Sedan dess har kustsjöfarten gått kraftigt tillbaka på grund av den starka konkurrensen från landbaserade fordon. Långtradartrafiken har växt fram under dessa år, och transportkostnaderna till lands har relativt sett förbilligats kraftigt i jämförelse med de villkor sjöfarten kunnat bjuda på kortare sträckor. Detta förhållande har medfört att kostnaderna för transport av stycke gods och vagnslast gods, såsom jordbruksprodukter, konsumtionsvaror och råvaror, till på Gotland baserade industriföretag stegrats kraftigt i förhållande till kostnaderna för transporter på motsvarande sträckor på fastlandet. Huvuddelen av det gods som fraktas på linjesjöfart till och från Gotland är lastat på hjulförsedda fordon i form av släpvagnar eller semitrailers. För normallast om 15 ton uppgår enligt motionärerna fraktkostnaden mellan Stockholm och Visby (ca 20 mil) till 110 kr./ton. På fastlandet är fraktkostnaden på långtradore 35 kr./ton vid motsvarande last och transportavstånd. Av kostnaden 110 kr./ton utgör ca 55 kr. båtfrakt och hamnavgifter och resten ersättning till bilfraktföretaget för dess insats i fraktarbetet. Bilföretagens frakttariffer är således i normalfallen 20 kr. högre per ton vid transport mellan Gotland och Stockholm än för motsvarande landsvägssträckor på fastlandet. Därtill kommer fraktavgiften till Gotlandsbolaget, varför de sammanlagda merkostnaderna uppgår till inte mindre än 75 kr./ton. En sådan merkostnad kan de gotländska konsumenterna eller de företag, som på Gotland producerar varor för försäljning utom länet, inte bära, speciellt som råvarorna också i flertalet fall måste införas till ön.

Motionärerna hänvisar vidare till att även fraktkostnaderna för personbilar är höga. En annan nackdel är att det under större delen av året endast finns en förbindelse dagligen mellan Gotland och respektive hamn på fastlandssidan. Dessa förhållanden torde enligt motionärerna vara orsaken till att persontrafiken, i vad den avser nyttotrafiken, till avsevärd del flyttats över till flyget med dess snabba och tidsmässigt relativt väl avpassade förbindelser. Däremot är kostnaderna för flygresorna i jämförelse med kostnaderna på andra inrikeslinjer ovanligt höga, eftersom de i propositionen nämnda särskilda rabatterna endast i undantagsfall kan nyttjas av resande som färdas i tjänste- eller affärsuppdrag.

I motionerna framhålls dessutom att den omställning som pågår inom det gotländska näringslivet i hög grad försvåras av de höga frakt- och persontransportkostnaderna till och från Gotland. De sysselsättnings- och befolkningsprognoser som upprättats pekar också på en kraftig minskning under 1970-talet av antalet arbetstillfällen och av länets invånarantal. Redan nu är länets skatteunderlag det lägsta per invånare i landet och skattetrycket i vissa församlingar det absolut högsta. Levnadskostnaderna är också enligt tidigare beräkningar bland de högsta i södra och mellersta Sverige.

Motionärerna hälsar därför med tillfredsställelse förslaget i propositionen och betraktar detta som en första åtgärd från regeringens sida syftande till snara och effektiva åtgärder för att nedbringa kostnaderna för gods och passagerare till och från Gotland. Med anledning av att i propositionen anges, att regeringen har för avsikt att senare komma med förslag till taxor och turplaner avsedda att gälla fr. o. m. den 1 april 1971, anser motionärerna det angeläget att framlägga följande synpunkter på utformningen av taxepolitiken m. m.

I riket i övrigt finns det allmänna vägar som förbinder landets olika delar, och kostnaderna för dessa finansieras med bilskattemedel. Trots att bilskatten är lika hög på Gotland som i landet i övrigt, kan vägnätet utanför Gotland inte nyttjas utan betydande kostnader för färd mellan Gotland och fastlandet. Det utgår statsbidrag till enskilda vägar och till skogsvägar men inte till "vägen" mellan Gotland och fastlandet. Färjorna är Gotlands "landsväg" till det övriga Sverige, men kostnaderna för denna "landsväg" betalas inte av bilskattemedel utan av dem som nyttjar denna förbindelse. I praktiken kommer därför dubbla fraktavgifter och mer därtill att tas ut, nämligen dels för "landsvägen" — färjorna —, dels för det landbaserade på färjorna stående transportmedlet — bilen. Det principiellt riktiga vore därför att kostnaderna för landsvägen-färjorna helt erlades av statsmedel, exempelvis av bilskattemedel. I konsekvens härmed borde också färjorna drivas av vägverket eller utan kostnad ställas till trafikanters och transportörers förfogande. Ett annat sätt vore att för transporter till och från Gotland ta ut samma avgifter på godset, personbilen/passagerarna respektive passageraren utan bil som kostnaden för transport med liknande trafikmedel på samma avstånd på fastlandet, varvid respektive transportföretags genomräknande taxor skulle gälla för hela transport- respektive färdvägen. Överskjutande kostnad skulle då bestridas av statsmedel.

Av största betydelse för gotlänningarna och där befintligt näringsliv är också turtätheten och turernas tidsmässiga förläggning med hänsyn till både passagerarnas behov och godsets vidaretransport och avsättning. Ett önskemål är därför att tidtabellerna fastställs efter samråd med representanter för gotländska myndigheter samt producenter och konsumenter på Gotland.

Utskottet

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. Erforderlig utredning för bedömning av taxor och turplaner kan dock inte vara klar till nämnda dag utan dessa skall fastställas att gälla först fr. o. m. den 1 april 1971.

I motionerna I: 1360 av herr Schött och II: 1578 av herr Björkman m. fl. yrkas att riksdagen beslutar att lagen om linjesjöfart på Gotland skall äga tillämpning endast då linjesjöfarten skall bedrivas med statligt stöd. Till stöd för yrkandet anför motionärerna att det måste anses som ett ingrepp i den fria konkurrensen att den som önskar bedriva reguljär linjesjöfart på Gotland utan statligt stöd måste ha Kungl. Maj:ts tillstånd därtill. Därest en linjesjöfart, som inte är statsunderstödd, skulle kunna pressa fraktpriserna under de fraktpriser, som tillämpas av statsunderstödd linjesjöfart, skulle detta enligt motionärerna endast vara till fördel för konsumenterna och det gotländska näringslivet.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen utgör de höga kostnaderna för transporterna mellan Gotland och fastlandet en kraftig belastning på det gotländska näringslivet. För gotlänningarna innebär de högre fraktkostnaderna också ökade levnadskostnader. Utskottet hälsar därför med tillfredsställelse att åtgärder nu vidtas i syfte att reducera fraktkostnaderna för den reguljära sjötrafiken mellan Gotland och fastlandet. Med hänsyn till trafikunderlagets relativt selt begränsade omfattning framstår en koncentration och samordning i trafikarbetet som nödvändig. För att säkerställa att en sådan utveckling kommer till stånd är det enligt utskottets mening erforderligt att det allmänna får möjlighet att påverka trafikförhållandena. I likhet med departementschefen anser utskottet vidare erforderligt att garantier skapas för att de blivande statsbidragen knyts till en transportapparat som företagsmässigt och i fråga om insatta resurser är avpassad till transport-

behoven och som kan ha en så rationell och serviceinriktad trafikuppläggning och taxesättning att bidragen kommer allmänheten och näringslivet på Gotland till godo i form av lägre frakttaxor. Enligt utskottets mening kan de anförda kraven tillgodoses endast genom att som nu föreslagits i propositionen all linjesjöfart mellan Gotland och fastlandet blir föremål för tillståndsprovning av Kungl. Maj:t och att i samband med tillståndsgivningen fastställs taxor och turplaner.

På grund av det anförda bör motionerna I: 1360 och II: 1578 avslås.

I motionerna I: 1361 av herr Österdahl m. fl. och II: 1579 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. hälsas det framlagda lagförslaget som en första glädjande åtgärd från Kungl. Maj:ts sida för att nedbringa kostnaderna för transport av gods och passagerare till och från Gotland. Beträffande de blivande taxorna anser motionärerna att det principiellt riktiga synes vara att kostnaderna för "landsvägen" mellan Gotland och fastlandet, dvs. för färjorna, helt erläggs av statsmedel, t. ex. av bilskattemedel. I konsekvens härmed bör, enligt motionärerna, färjorna drivas av vägverket eller utan kostnad ställas till trafikanternas och transportörernas förfogande. Motionärerna påpekar vidare att ett annat sätt att lösa taxefrågan är att för transporter till och från Gotland ta ut samma avgifter på godset som för motsvarande transport på samma avstånd på fastlandet, varvid respektive transportföretags genomräknande taxor skall gälla för hela transportvägen. Överskjutande kostnad får bestriidas av statsmedel. Av största betydelse för gotlänningar och på Gotland befintligt näringsliv är också enligt motionärerna turtätheten och turernas tidsmässiga förläggning både med hänsyn till passagerarnas behov och godsets vidaretransport och avsättning. Motionärerna anser det därför vara ett önskemål att tidtabellerna fastställs efter samråd med representanter för gotländska myndigheter samt producenter och konsumenter på Gotland. I motionerna yrkas att vad sålunda anförts om Gotlandstrafikens organisation, om taxesättning och turplaner samt om samrådsförfarande beaktas vid riksdagens behandling av förevarande proposition.

Departementschefen har såsom närmare framgår av redogörelsen ovan framhållit att han ännu inte är beredd att lägga fram något konkret förslag i fråga om storleken av en statlig insats i syfte att reducera taxorna. Storleken av ett sådant bidrag får enligt departementschefen lämpligen bedömas i anslutning till provningen av taxesättningen, därvid bl. a. får beaktas de möjligheter i taxehänseende som ifrågavarande trafikföretags egen ekonomiska ställning kan inrymma. Som resultat av sådana överväganden avser departementschefen att senare återkomma i bidragsfrågan.

Utskottet anser det självklart att frågan om taxorna och storleken av statsbidragen måste bedömas i ett sammanhang. Utskottet anser sig därför inte nu böra ta ställning till de synpunkter som i motionerna framförts beträffande utformningen av taxepolitiken. Inget hindrar dock att Kungl. Maj:t vid sina överväganden även har motionärernas förslag i åtanke.

Beträffande de av motionärerna anförda synpunkterna om turtäthet och om turernas tidsmässiga förläggning vill utskottet understryka vad som i propositionen framhållits om att vid upprättande av turplaner hänsyn bör tas såväl till rimliga servicekrav som till vad som är företagsekonomiskt skäligt. Utskottet förutsätter mot bakgrund härav att innan turplaner fastställs samråd sker med gotländska myndigheter och representanter för det gotländska näringslivet.

Genom vad utskottet sålunda anført får motionerna I: 1361 och II: 1579 anses besvarade.

Utskottet hemställer

A. att riksdagen — med avslag på motionerna I: 1360 och II: 1578 — antager det vid propositionen nr 175 fogade förslaget till lag om linjesjöfart på Gotland; samt

B. att motionerna I: 1361 och II: 1579, i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført, inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 8 december 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s)*, Åkesson (fp)*, Erik Jansson (s), Ernulf (fp) och Hansson (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s), Wachtmeister (m)*, Sörenson (s), Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

Vid A i utskottets hemställan

av herr *Wachtmeister* (m), vilken ansett dels att utskottet bort anföra följande.

I syfte att — — — lika med utskottet — — — den 1 april 1971.

I motionerna I: 1360 — — — lika med utskottet — — — gotländska näringslivet.

Såsom framgår — — — lika med utskottet — — — och fastlandet. Utskottet vill emellertid framhålla, att dessa åtgärder icke får inskränka den fria konkurrensen, och att de därför endast bör avse trafik med statsbidrag. Om

något trafikföretag anser sig utan sådant bidrag kunna konkurrera med nämnda trafik, anser utskottet även denna omständighet medföra fördelar, som direkt kommer allmänheten och näringslivet på Gotland till godo, och denna konkurrens bör därför inte hindras. Utskottet delar sålunda motionärernas syn på frågan om tillståndstvång för linjesjöfart på Gotland. Den föreslagna lagen om linjesjöfart är emellertid en koncessionslag, utformad i syfte att införa tillståndstvång för all linjesjöfart på Gotland, och kan därför enligt utskottets mening inte inskränkas på det sätt motionärerna föreslagit. Lagförslaget bör därför avslås. Den nödvändiga regleringen av den statsunderstödda sjötrafiken på Gotland bör i stället komma till stånd genom att i särskild ordning utfärdas bestämmelser — motsvarande de i lagen under 3—9 §§ intagna — som skall utgöra villkor för erhållande och bibehållande av statsbidrag.

I motionerna I: 1361 — — — lika med utskottet — — — förevarande proposition.

Såsom framgår av det ovan anförda föreslår utskottet att propositionen avslås och att särskilda villkor för erhållande av statsbidrag utfärdas. Vid det fastställande av taxor och turplaner som i anledning därav skall komma till stånd bör enligt utskottets mening de av motionärerna anförda synpunkterna tas i övervägande.

Genom vad — — — lika med utskottet — — — anses besvarade.

dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av motionerna I: 1360 och II: 1570 *dels* avslår propositionen nr 175, *dels* i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att i särskild ordning utfärdas bestämmelser — motsvarande de i 3—9 §§ lagen om linjesjöfart på Gotland intagna reglerna — vilka skall utgöra villkor för erhållande av statsbidrag till ifrågavarande linjesjöfart.