

Nr 1429

Av herr Sellgren, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 119, angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter.

(Lika lydande med motion nr 1221 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 119 lämnas förslag till riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och till nya statliga sjöfartsavgifter. Nuvarande fyr- och båkavgift och lotsavgift avses ersättas av en obligatorisk fyravgift för utrikes fart, vars storlek i en allmän del är geografiskt oberoende och i en lokal del är avpassad efter lotsledens längd. Härtill kommer en obligatorisk fyravgift för inrikes fart samt en lotsavgift som tas ut endast när lots anlitas. De angivna fyravgifterna avses tas ut när fartyg ankommer till svensk ort för att lämna eller hämta gods eller passagerare.

Sjöfartsutredningen hade i sitt förslag till riktlinjer för uttagandet av sjöfartsavgifter utgått från de år 1963 antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Någon utjämning av särkostnaderna mellan skilda trafikarter, kustavsnitt eller hamnar borde inte komma i fråga. Kravet på full kostnadstäckning har utredningen inte begränsat till trafikgrenen sjöfart i dess helhet utan förutsätter att det tillämpas på olika delar av verksamheten. Varje del skall i princip svara åtminstone för sina särkostnader. Någon kostnadsutjämning mellan olika transporttjänster, mellan olika geografiska områden o. s. v. skulle inte äga rum.

Flertalet remissinstanser har menat att utredningen gått för långt när det gäller uppdelningen av kostnadsansvaret i olika hänseenden och därför avstyrkt att det föreslagna avgiftssystemet genomförs utan väsentliga modifieringar. Statsrådet har också i viss mån tagit hänsyn till denna kritik och har i propositionen beaktat de särskilda problem som sjöfarten har på Norrlandskusten, det mindre och medelstora tonnagets speciella betingelser etc. Således föreslår statsrådet att kostnaderna för den statliga isbrytningen skall bestridas av statsmedel och att den allmänna fyravgiften för inrikes fart tas ut endast på den del av fartygens nettodräktighet som överstiger 400 ton.

Jämfört med nuvarande avgiftssystem innebär de i propositionen föreslagna avgifterna att den betydande del av inrikessjöfarten som f. n. inte betalar obligatoriska avgifter drabbas av den föreslagna allmänna fyravgiften för inrikes fart. Även bogserat gods avgiftsbeläggs. Denna avgift drabbar bl. a. timmerbogseringen utmed Norrlandskusten och de reguljära sjöför-

bindelserna mellan Gotland och fastlandet för vilka hittills inte erlagts några obligatoriska sjöfartsavgifter.

Även andra inrikes sjötransporter med fartyg överstigande 400 nettoton som hittills varit avgiftsfria får genom det framlagda förslaget erlägga fyravgifter. Så blir förhållandet bl. a. för kalkstenstransporter och cementtransporter mellan Gotland och Norrlandshamnarna.

Vissa rabatter som av skilda anledningar under årens lopp tillkommit för speciella slags fartyg och speciell trafik slopas. Detta gäller bl. a. den 50-procentiga nedsättningen av avgifterna för malmfartyg. Det bör erinras om att denna rabattering tillkom för att underlätta möjligheterna för svensk malm att bättre konkurrera med malm från andra länder. Sedan denna rabattering infördes har konkurrensmöjligheterna icke förbättrats utan tvärtom försämrats, och skälen för en rabattering bör i dag vara ännu starkare än då.

I propositionen föreslår departementschefen att den lokala fyravgiften för utrikes sjöfart bör ha nettodräktighet och farledens längd som avgiftsbestämmande faktorer. Den lokala fyravgiften tillsammans med lotsningsavgiften avses i stort sett täcka kostnaderna för den lokala sjötrafiken. Departementschefen har inte klart uttryckt huruvida han avser att följa sjöfartsutredningens krav på att varje lotsplats och i princip varje farled skall vara ekonomiskt självbärande. En sådan konstruktion måste anses få mycket besvärande konsekvenser för sjöfarten på hamnar med förhållandevis låg anlöpsfrekvens men som ändå är oundgängliga för näringslivet inom regionen. Som exempel kan nämnas Gotland, som är helt beroende av sjöfarten för de egentliga godstransporterna till och från ön. Vidare blir belastningen hög för hamnar med långa tillfartsleder, såsom Ångermanälven samt den norrländska kusten i övrigt. En dylik uppdelning av särskildkostnaderna är inte i överensstämmelse med vad som sker inom andra trafikgrenar och kan därför inte anses vara riktig för sjöfartsnäringen. Det är därför rimligt att dessa kostnader tas ut lika efter hela landets kuster.

Följden av regional anpassning av avgifterna kan medföra att huvuddelen av underskottet i sjöfartsverkets kostnader sedan kostnaderna för isbrytarverksamheten, fritidsbåttrafiken och fiskerinäringen m. m. avlyfts från handelssjöfartens kostnadsansvar belastar sjöfarten på de i motionen nämnda kustområdena. Denna misstanke styrks av att större delen av den inrikes sjöfarten som nu skall avgiftsbeläggas trafikerar detta område; verkan av rabattsystemets bortfall drabbar hårdast samma område liksom att där finns de trafiksvagaste hamnarna och de längsta kustavstånden och tillfartslederna. Uttryckt i faktiska tal kan den ökade avgiftsbelastningen för de anförda kustområdena nå en storleksordning som närmar sig det nyligen av regeringen framlagda förslaget om transportstöd för landtransporter från det föreslagna allmänna stödområdet. En sådan cirkulation

av statliga medel in och ut genom delar av det svenska näringslivet är inte särskilt meningsfull. För Gotlands del innebär de nya avgifterna ännu högre kostnader för livsviktiga transporter till och från ön.

Då man varken av utredningen eller propositionen helt kan bedöma verkningarna av det nya avgiftssystemet, bör en uppföljning ske av kostnaderna för den lokala sjöfarten under en viss tidsperiod. Om en sådan kostnadsredovisning pekar på ökad belastning av sjöfarten inom vissa geografiska områden, bör en omprövning av avgiftssystemet vidtas.

Med stöd av det anförda hemställs,

att riksdagen måtte uttala att den lokala fyravgiften för utrikes fart måtte tas ut endast efter fartygets nettodräktighet samt att Kungl. Maj:t får i uppdrag att i övrigt vidta de åtgärder som anvisats i motionen.

Stockholm den 30 april 1970

R. Sellgren (fp)
