

Nr 119

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter; given Stockholms slott den 3 april 1970.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen anfört.

GUSTAF ADOLF

Bengt Norling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen anges riktlinjer för lotsningsverksamheten. Servicenivån skall primärt anpassas till efterfrågan med beaktande av säkerhetskrav och internationella överenskommelser. En ordning som i princip innebär lotsfrihet införs. Lotstväng avses dock gälla för fartyg med farlig last och för fartyg i allmänhet i svårnavigabla farvatten, varvid förutsätts undantag för mindre fartyg. Huvudmannaskapet för lotsningen med undantag för Vänerbör bör liksom hittills åvila staten.

Vidare redovisas — utifrån en bestämning av handelssjöfartens kostnadsansvar — grunderna för ett nytt avgiftssystem för sjöfarten inklusive inrikes sjöfart. Nuvarande fyr- och båkavgift och lotsavgift ersätts av särskilda s.k. fyravgifter och lotsavgift. De nya avgifterna beräknas totalt ge intäkter som ungefär motsvarar vad som beräknas inflyta med nuvarande avgifter. Lotsavgiften minskas relativt sett för att lotsningsbenägenheten skall bibehållas vid en från säkerhetssynpunkt tillfredsställande nivå. Kostnaderna för statens isbrytarverksamhet undantas från handelssjöfartens kostnadsansvar. Sjöfartsinspektionens periodiska sjösäkerhetsbesiktningar avgiftsbeläggs.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott,
den 3 april 1970.*

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, ASPLING, SVEN-ERIK NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MÖBERG, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter* och anför.

I. Inledning

Lotsorganisationsutredningen¹, som tillsattes år 1963 för att utreda vissa organisatoriska frågor inom lots- och fyrväsendet, har i september 1968 av lämnat betänkandet *Lots- och fyrväsendets organisation* (Stencil K 1968:8).

Sjöfartsutredningen, som tillsattes år 1965 för att se över sjöfartsverkets organisation, lämnade år 1967 förslag i organisationsfrågan (Stencil K 1967: 10, prop. 1969: 58, JoU 17, 2LU 50 och SU 96, rskr 200, 224 och 243. Utredningen² har vidare i december 1968 avlämnat betänkandet *De statliga sjöfartsavgifterna* (Stencil K 1968:9).

Yttranden över betänkandet *Lots- och fyrväsendets organisation* har avgetts av rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, televerket, sjöfartsstyrelsen, luftfartsverket, transportnämnden, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, statens brandinspektion, statens vattenfallsverk, hamnutredningen, räddningstjänstutredningen, länsstyrelserna i Stockholms, Blekinge, Hallands, Göteborgs och Bohus, Västmanlands, Västerbottens och Norrbottens län, Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, Vänerens seglationsstyrelse, Stockholms stad, Kalmar stad, Malmö stad, Göteborgs stad, Gävle stad, Näringslivets trafikdelegation, Handelskamrarnas nämnd, Svenska hamnförbundet, Sveriges allmänna exportförening, Statstjänstemännens

¹ Ledamöter: byråchefen C. Gösta Malmström, ordf., kanslirådet Åke Hartvig och sjöfartsrådet Peter Simonsson; direktiv se 1964 års riksdagsberättelse s. 198.

² Ledamöter: byråchefen C. Gösta Malmström, ordf., departementsrådet Göran Appलगren och direktören F. H. Alexej Pellijeff; direktiv se 1966 års riksdagsberättelse s. 185.

riksförbund (SR), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fartygsbefälsförening, Lotsförbundet, Sjöassurandörernas förening, Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet), Ostkustens sjöfartsförening, Sjösportens samarbetsdelegation, Sveriges fiskares riksförbund, Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ), Stockholms samt Skånes handelskammare och Samarbetskommittén för hamntrafiken i Västerås och Köpings hamn.

Länsstyrelserna och Svenska hamnförbundet har bilagt yttranden från bl. a. städer, hamnar, handelskamrar, föreningar och sammanslutningar.

Yttranden över betänkandet *De statliga sjöfartsavgifterna* har avgetts av statens järnvägar, sjöfartsstyrelsen, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, arbetsmarknadsstyrelsen, statens vattenfallsverk, hamnutredningen, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, Vänerens seglationsstyrelse, Näringslivets trafikdelegation i vars yttrande Handelskamrarnas nämnd och Sveriges allmänna exportförening instämt, Svenska hamnförbundet, TCO, LO, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges stuvareförbund, Lotsförbundet, Sjösportens samarbetsdelegation, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges varvsindustrieförening, Skogsindustriernas samarbetsutskott, Västernorrlands läns landsting, Skånes samt Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare, Norrlandsförbundet, The Baltic and International Maritime Conference, Piteå F.C.O. och Piteås socialdemokratiska partikrets samt Nordström & Thulin AB.

Länsstyrelserna och Svenska hamnförbundet har bilagt yttranden från bl. a. städer, hamnar, handelskamrar, industrier, föreningar och sammanslutningar.

II. Lots- och fyrväsendets organisation

1. Nuvarande organisation

Den långsträckt svenska kusten tillsammans med gynnsamma betingelser för byggande av hamnar har medfört ett i hög grad decentraliserat hamnväsende. Många hamnar har genom landtransportmedlens utveckling och koncentrationssträvandena inom näringslivet förlorat sin tidigare betydelse.

se. Trots detta finns fortfarande kvar 198 hamnar med av sjöfartsstyrelsen fastställd hamntaxa. Av dessa är 114 handelshamnar, 55 lastageplatser och 29 fiskehamnar. Handelshamnarna ägs nästan helt av kommuner (102) medan lastageplatserna är industriägda. Därjämte förekommer trafik över hamnar utan fastställd taxa.

Åtskilliga hamnar har numera en helt obetydlig trafik. Av de 190 taxehamnar, som redovisar godstransporter, har 60 en total godsomsättning som är mindre än 10 000 ton. Omkring 80 % av den totalt omsatta varukvantiteten i utrikes trafik lastas och lossas i de 40 största hamnarna. Koncentrationen av utskeppningen har de senaste åren gått mycket snabbt, särskilt i samband med att större industriföretag lagt om sin transportorganisation med koncentration av utlastningen till ett fåtal hamnar och ökad landtransport av godset som följd.

Utom koncentrationstendenserna är det viktigaste utvecklingsdraget inom sjöfarten under senare tid den starkt ökade specialiseringen. Denna har möjliggjorts genom framsteg inom fartygsbyggande och hanteringsteknik och har till stor del följt med den ökade konkurrensen inom sjöfarten samt mellan sjöfarten och andra transportmedel. Specialiseringen har tagit sig uttryck i allmänt sett större fartyg och fartyg för transport av ett eller ett fåtal godsslag. Övergången till stortonnage har alltmer lett till att trafiken koncentrerats till vissa tungtrafikleder till havs och till ett färre antal djupleder i kustområdena. Krav har framförts om utmärkning även av djuplederna till havs, åtminstone i de trånga passagerna. För att möjliggöra en säker navigering till havs har speciella positionsbestämningshjälpmedel (decca) tagits i bruk.

De trånga passagerna i Södra och Norra Kvarken samt i infarterna till de viktigare hamnavsnitten inom olika kustområden kräver säkerhetsanstalter av speciell typ. Fyrskuppen ger inte tillräcklig ledning och har dessutom den olägenheten att de måste tas in under den kritiska isläggningsperioden. En omläggning pågår som innebär att fyrskuppen successivt ersätts av bottenfasta fyror med avancerad teknisk utrustning. Denna omläggning beräknas vara slutförd om 3 à 4 år. Som komplement kan ytterligare någon bottenfast fyr behövas i de yttre seglationsområdena.

Djupfarlederna in till de olika hamnarna har förbättrats. Farledsdjupen bestämdes tidigare ofta av kol- och kokstrafikens behov. Numera är de i särskild grad avhängiga av oljetrafikens behov. Kraven på farledsdjup ökar genom att fartygen successivt blir större.

Hamnarna har ännu inte mer än i begränsad omfattning hunnit anpassa sig till de nya trafikbetingelserna. Bland annat kan fortfarande konstateras en splittring av trafiken på ett större antal hamnar. Detta svarar inte mot den strukturrationalisering, som skett inom andra områden av samhälle och näringsliv, och den utveckling som skett både på landtransportsidan och inom sjöfarten. Utvecklingen tyder emellertid på en snabb koncentration och specialisering även inom hamnväsendet.

Lots- och fyrväsendet skall betjäna sjöfarten och trygga fartygens säkra framförande. Bestämmelser om lots- och fyrväsendet är intagna i lotsförordningen (1937: 330). I förordningen finns föreskrifter om skyldighet att anlita kronolots för fartygs vägledning i lotsleder och övriga farleder som fartyget passerar (lotsplikt) samt stadganden om skyldighet för fartygsbefälhavare att erlägga lotspenningar (lotsavgift). Lotspenningar erläggs enligt en vid lotsförordningen fogad lotstaxa och enligt bestämmelser i själva förordningen.

Lotsplikten hänför sig enbart till fartyg i direkt utrikes trafik vid färd in till första svenska hamn och färd ut från sista svenska hamn under resan. Åtskilliga undantag från lotsplikten finns. Befriade från skyldighet att anlita lots är bl. a. fartyg med en nettodräktighet av högst 80 registerton samt fartyg som anlöper hamn för proviantering, bunkring, reparation o. d. Lotsplikten upphör i vissa fall efter åtta resor per år. Den som åsidosätter lotsplikten straffas inte om stadgade lotspenningar erläggs inom viss tid. I Mälaren har tankfartyg med större last än 2 000 ton skyldighet att anlita kronolots.

En sammanfattning av lotsningsverksamheten under den senaste tioårsperioden för hela riket framgår av följande tablå.

År	Antal debiterade fartyg		summa	Debiterat belopp, 1 000 kr
	lots anlita	lots ej anlita		
1960	84 239	7 490	91 729	12 218
1961	83 478	7 669	91 147	11 812
1962	80 651	8 362	89 013	11 814
1963	80 585	7 491	88 076	12 802
1964	86 149	9 299	95 448	15 438
1965	86 645	9 486	96 131	15 710
1966	77 124	10 948	88 072	17 881
1967	58 022	19 377	77 399	28 308
1968	53 610	22 580	76 190	29 397
1969	51 566	22 545	74 111	30 357

Uppgifterna påverkas bl. a. av å ena sidan de höjningar av lotstaxan som skett med i genomsnitt 20 % år 1964, 20 % år 1966, 100 % år 1967 och ca 6 % år 1968, å andra sidan de lättnader i bestämmelserna om lotsavgiftsplikt som infördes under åren 1966—1968. För år 1969 kan vidare erinras om lotskonflikten som varade i nära en månad.

Lots- och fyrväsendet är organiserat på sex lotsdistrikt, nämligen övre norra (distriktsexpedition i Umeå), nedre norra (Gävle), mellersta (Stockholm), östra (Kalmar), södra (Malmö) och västra (Göteborg). I proposition 1970:1 (bil. 8 sid. 83 och 92) har vid beräkningen av medel under an-

slaget Allmänna sjövägar förutsatts en sammanläggning av det mellersta och östra distriktet. Chef för lotsdistrikt är en lotsdirektör. Inom varje distrikt finns 4—6 lotsplatser med lotsuppassningsställen och ett distriktsförråd. Med hänsyn till det starkt decentraliserade hamnväsendet — nu en hamn på ungefär var 12:e km — är lotsplatsorganisationen i hög grad splittrad och omfattar f. n. 30 lotsplatser med 44 lotsuppassningsställen. Personalen utgörs av ca 430 lotsar och ca 270 båtmän (år 1963 ca 650 resp. ca 300). Antalet anställda på lotsplatserna varierar från några få man till omkring 80.

Vissa uppgifter om personal och lotsbåtar per den 1 juli 1969 och kostnader och intäkter under budgetåret 1968/69 vid rikets lotsplatser.

Lotsplats	Antal				Kostnader	Intäkter
	lotsar	båtmän	lotsbåtar	utförda lotsningar		
					1 000 kr	
Kalix	5	5	3	479	986	189
Luleå	12	12	4	982	1 579	933
Skellefteå	12	6	4	1 135	1 467	446
Umeå	9	6	5	913	1 136	410
Örnsköldsvik	11	7	3	1 129	1 157	622
Härnösand ¹	8	5	3	638	886	359
Sundsvall	10	10	4	1 172	1 277	681
Hudiksvall	5	6	2	543	662	244
Söderhamn	8	8	4	861	988	319
Gävle	16	14	6	2 950	2 117	1 176
Svartklubben	5	7	3	736	793	471
Furusund	15	14	6	1 474	1 952	941
Stockholm	52	22	8	4 304	5 048	4 043
Mälaren	33	—	2	2 594	3 063	1 912
Landsort	19	19	5	2 033	2 596	1 401
Visby	9	7	11	661	994	212
Oxelösund	37	21	8	3 861	3 853	2 703
Västervik	8	5	6	432	1 123	140
Oskarshamn	10	5	5	810	847	247
Kalmar	8	6	5	727	935	241
Karlskrona	5	5	3	421	712	130
Karlshamn	7	5	3	1 046	655	404
Åhus	6	4	4	769	687	237
Trelleborg	13	9	5	1 156	1 423	1 261
Malmö	17	7	3	2 554	1 452	1 109
Hälsingborg	18	9	7	2 672	1 838	1 091
Halmstad	10	6	5	1 593	1 168	468
Göteborg	45	37	8	10 205	5 779	5 981
Marstrand	15	10	2	2 299	1 684	1 420
Smögen ²	8	4	4	500	827	190
Nordkoster	3	2	2	29	303	10
Totalsumma	439	283	143	51 678	49 987	29 991

¹ Indragen den 1.9.1969

² Lysekils lotsplats fr. o. m. den 1.9.1969.

I kostnaderna enligt tabellen ingår ca 36 milj. kr. för löner inklusive lönebikostnader, ca 2 milj. kr. för resor och övriga omkostnader, ca 7 milj. kr. för drift-, reparations- och underhållsutgifter samt kapitalkostnader m.m. avseende tjänstebåtar, fastigheter m.m. och prickning, samt ca 5 milj. kr. för central och regional administration. Intäkterna avser enbart lotsavgifter. Det bör vidare påpekas att personalens arbete förutom lotsning omfattar de övriga arbetsuppgifter som framgår av det följande.

Arbetet vid en lotsplats leds av en lotsplatschef. Denne ser till att personalen fullgör sina tjänsteåligganden, vakar över att lotsplatsens materiel hålls i gott skick och svarar för uppbörd och redovisning av de lotsavgifter som flyter in vid lotsplatsen. Lotsarna utför i första hand lotsningstjänst inom lotsplatsens lotsningsområde. I mån av tid skall lots även utföra öppensjölotsning eller delta i andra arbeten som förekommer vid lotsplatsen. Vid de flesta lotsplatserna är lotsarna dessutom skyldiga att medverka i arbetet med prickhållningen och är ansvariga för att prickarna sätts ut i rätta lägen. Båtmännen biträder i detta arbete.

Inom varje lotsdistrikt finns ett lotsdistriktsfartyg. Genom fartygen och lotsplatserna ombesörjs utsättning, intagning, underhåll m.m. av sjöfartsverkets ca 200 bojar och lysprickar och ca 4 000 prickar. I farledsnätet ingående ca 1 000 obemannade mindre fyrar, 23 bemannade större fyrar och tre fyrskepp ävensom ca 500 fasta säkerhetsanordningar underhålls av lotsdistriktsfartygens personal. Tillsynen sker både genom denna och genom annan personal inom lots- och fyrväsendet. Fyrpersonalen omfattar nu ca 150 man. Utöver sjöfartsverkets anordningar finns omkring 400 bojar, 2 700 prickar samt ett relativt stort antal fyrar och andra fasta säkerhetsanordningar som handhas av enskilda intressenter.

Vissa hamnar har egen hamnlotsning. Lotsplikt föreligger i olika utsträckning i Oxelösund, Malmö och Göteborg. Företrädesrätt för hamnpersonal att utföra viss lotsning inom hamnområde eller del därav gäller i Gävle, Stockholm, Oxelösund, Kalmar och Göteborg. Företrädesrätten omfattar i Stockholm och Göteborg alla typer av förflyttning, i Oxelösund ankommande fartyg jämte skiftningar, förhalningar o. d. samt i Gävle och Kalmar enbart skiftningar och förhalningar. Området för företrädesrätten är i Oxelösund, Göteborg och Stockholm hela hamnområdet samt i Gävle och Kalmar viss del av hamnområdet.

Bestämmelser om hamnlotsorganisationen finns f. n. endast för hamnarna i Gävle, Stockholm, Oxelösund och Göteborg. Även för hamnarna i Kalmar och Malmö finns formellt sådana bestämmelser, men dessa hamnar har inte någon organisation för hamnlotsning i vedertagen mening.

Lotsningstjänsten i Trollhätte kanal handhas av statens vattenfallsverk som förvaltar kanalen och ombesörjer farledsutmärkningen. Verksamheten leds av en kanaldirektör med förvaltningskontor i Trollhättan. Antalet lotsar är ca 30. I kanalen råder lotstväng för fartyg över viss nettodräktighet och

längd. Kanalverket får dock medge, att fartygsbefäl efter särskild prövning får föra fartyg i kanalen utan att anlita lots. I kanalen finns mellan Vänersborg och Göteborgs hamnområdesgräns ett 100-tal bojar, ca 15 prickar och ca 120 obemannade fyrrar.

Säkerhetsanstalterna och lotsningsverksamheten i Vänern handhas av Vänerens seglationsstyrelse. Under seglationsstyrelsen leds verksamheten av lotsbefälhavaren i Ämål, dit även styrelsens tjänstefartyg är förlagt. Antalet vänerlotsar är sex. Lotsplikt råder ej. Vänerlots har företrädesrätt till lotsning.

Genom anslutning till 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss har Sverige förbundit sig att säkerställa, att alla erforderliga åtgärder vidtas för kustbevakning och för räddning av nödställda till sjöss runt rikets kuster. Därmed följer också skyldighet tillse att sådana inrättningar för livräddning till sjöss tillskapas, drivs och vidmakthålls som med hänsyn till sjötrafikens intensitet och farvattnets farliga beskaffenhet befinns möjliga och nödvändiga. Anordningar som krävs för att upptäcka och rädda nödställda personer skall så vitt möjligt tillhandahållas.

Enligt gällande riktlinjer för sjöräddningstjänsten bär staten huvudansvaret för att sjöräddningsväsendet ordnas på ett ändamålsenligt sätt. Härmed sammanhängande frågor handläggs av sjöfartsverket och sjöräddningstjänsten ombesörjs i huvudsak av lots- och fyrrpersonalen och Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet). Sjöfartsverket svarar främst för räddningsverksamheten i närheten av kusten, medan Sjöräddningssällskapets verksamhet inriktas på räddningsaktioner längre ut till sjöss och på Vänern.

Förutom sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet är följande myndigheter engagerade i räddningstjänsten, nämligen televerket — vars kuststationer är centraler för alarmering och information — tullverkets kustövervakning, polisen, marinen, flygvapnet och luftfartsverket. Vidare är befälhavare på fartyg som anträffar någon i sjönöd skyldig att lämna bistånd åt denne.

Till lots- och fyrväsendets uppgifter hör slutligen att tillsammans med tullverket och polisverket utöva havsövervakning. Häri ingår att rapportera till militär myndighet, om bl. a. främmande örlogsfartyg iakttas inom eller nära Sveriges territorium.

2. Lotsorganisationsutredningen

Med tillämpning av grundsatserna för den statliga trafikpolitiken bör enligt lotsorganisationsutredningen den primära *målsättningen för lots- och fyrväsendet* vara att servicenivån skall vara anpassad till efterfrågan. Häri ligger att tjänster skall tillhandahållas effektivt och inom ramen för sjö-

säkerheten i en omfattning som i princip motsvarar en beredvillighet att betala de härmed förenade kostnaderna. Därvid bör trafikservicen inom varje lokalt sjöfartsområde eller för varje hamn (hamnregion) i princip bära sina egna kostnader. Principen om självbärighet inom lots- och fyrväsendet får dock enligt utredningens mening inte utesluta, att verksamheten när speciella skäl så kräver finansieras helt eller delvis på annat sätt än genom avgifter. Detta kan ske genom att de kostnader som inte täcks av avgifter bestrids av statsmedel eller av medel från hamnägare eller från enskilt företag enligt överenskommelser. När ställning tas i dessa frågor måste också säkerhetskrav och internationella åtaganden beaktas.

Lotsplikt gäller i princip för fartyg som ankommer från eller avgår till utrikes ort. För fartyg i trafik mellan svenska hamnar gäller lotsfrihet, trots att fartygen i denna fart inte sällan passerar svårnavigabla farvatten. Från dessa huvudregler finns åtskilliga undantag. Sålunda råder lotstväng bl. a. i Trollhätte kanal och i Göteborgs hamn samt för viss trafik i Oxelösunds och Malmö hamnar.

Den föreskrivna lotsplikten gäller oavsett om biträde av lots kan anses nödvändigt för fartygets säkra framförande eller ej. Åsidosätts lotsplikten följer därav dock inte straff, om den stadgade lotsavgiften betalas inom viss tid. Det kan därför sägas att bestämmelserna om lotsplikt inte är absoluta, och att de i första hand inte hänför sig till sjösäkerheten utan mera avser att utgöra underlag för en lotsavgiftsplikt.

Försök har på lotsorganisationsutredningens initiativ gjorts med undantag från lotsplikten för sjöfarten i Mälaren, på Gotland samt i hamnarna och farlederna på kuststräckan Sölvesborg—Varberg. Erfarenheterna ger enligt utredningen anledning att ifrågasätta, om lotsplikt i lotsförordningens mening bör bibehållas. Utredningen har funnit att det bör ankomma på befälhavare att med ledning av bestämmelserna i sjölagen avgöra, om han behöver anlita lots för eget och andra fartygs säkerhet i farled eller i hamn. Utredningen förordar därför, att lotsförordningens bestämmelser om lotsplikt slopas och att i stället införs ett system med lotsfrihet som allmän princip.

När det gäller tankfartyg och andra fartyg med farlig last såsom gas, kemikalier m.m. är förhållandena mer komplicerade. En sjöolycka där sådant fartyg blir inblandat kan få utomordentligt svåra konsekvenser. Enligt utredningens mening bör därför lots finnas ombord i fartyg över en viss storlek med sådan allmänfarlig last, och utredningen förordar att lotstväng efter förslag av sjöfartsverket meddelas av Kungl. Maj:t i fråga om fartyg över viss dräktighet (1 000 ton netto) och längd (75 m) som oberoende av fart för allmänfarlig last. Utredningen förutsätter att sådana fartyg skall äga företrädare att erhålla lots. Vidare förordar utredningen lotstväng för fartyg i allmänhet vid resa i farvatten som är särskilt svåra och farliga att passera, s. k. svårnavigabel fart.

Konstruktionen av lotsplikten i Oxelösunds hamn med lotsplikt för ankommande och lotsfrihet för avgående fartyg anser lotsorganisationsutredningen inte hållbar. Vid Oxelösunds järnverk råder lotsfrihet. Lotsplikten i Oxelösunds och Malmö hamnar bör därför avskaffas.

I Göteborgs hamn förekom tidigare en livlig tvärgående färjtrafik över Göta älv liksom ett stort antal sjösättningar. Kommunikationerna mellan fartyg och land var bristfälliga. Sedan Älvsborgsbron och Tingstadstunneln tillkommit, en betydande del av varvsrörelsen flyttat ut mot älvens mynning och moderna telekommunikationsmedel i land och ombord tagits i bruk, är lotsplikten enligt utredningen inte längre motiverad. Lotsplikten föreslås därför avvecklad i etapper. Före år 1975 bör frågan om en fullständig avveckling ha klarlagts. Utredningen har utgått från att lotstvänet i Trollhätte kanal skall bestå.

I fråga om *huvudmannaskapet för lotsningen* får enligt lotsorganisationsutredningens uppfattning lotsväsendet ses som ett geografiskt uppbyggt och sammanhängande säkerhetssystem kring rikets kuster, i vilket fyrväsendet är en integrerad del. För att kunna utnyttja personal och materiel effektivt krävs en för hela riket genomförd samordning av disponibla resurser. En helhetsbedömning måste göras av faktorer, som hänför sig till möjligheterna att bl. a. uppnå en för landets olika delar tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Sådan samordning och helhetsbedömning skulle enligt utredningens mening i hög grad försvåras vid ett huvudmannaskap som inte geografiskt täcker hela lotsorganisationen. Huvudmannaskapet bör därför enligt utredningen liksom hittills åvila staten med undantag för Väneren, där Vänerens seglationsstyrelse — med hänsyn till de speciella förhållandena med bl. a. mycket långa lotsningsdistanser — bör vara huvudman. Sjöfartsverket bör bibehållas som central myndighet för lots- och fyrväsendet. I Gävle, Stockholm, Oxelösund, Kalmar, Malmö och Göteborg har hamnpersonalen företrädesrätt att utföra hamnlotsning. Utredningen har funnit att bärande motiv saknas för att hålla två olika organisationer för en uppgift som kan utföras av en enda och föreslår att detta huvudmannaskap avvecklas, i Gävle och Oxelösund vid utgången av år 1970, i Stockholm vid utgången av år 1972 samt i Göteborg vid den tidpunkt som bör föreslås av sjöfartsverket i samråd med Göteborgs stad. I Kalmar och Malmö finns ingen hamnlotsorganisation, varför en avveckling blir formell.

Handelssjöfarten på Väneren som frivilligt eller på grund av bestämmelser om lotsplikt anlitar lots får lotshjälp från upp till fyra olika organisationer, nämligen sjöfartsverket, Göteborgs hamn, Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse. Denna ordning ger ofta anledning till missförstånd, försenar fartygen, belastar sjöfarten med onödiga kostnader och leder till ett dåligt utnyttjande av personal. En ökad integration och sam-

ordning av verksamheten bör totalt sett innebära en mindre personalkrävande organisation, i vart fall när det gäller Göteborg och Trollhätte kanal. Lotsorganisationsutredningen föreslår därför att lotsningsverksamheten i Trollhätte kanal överförs till sjöfartsverket och hänförs till Göteborgs lotsplats.

Lotsväsendets *kostnader* kan delas upp på lotsning, båttjänst, vaktjänst, utprickning och arbetsledning med tillhörande administration jämte sjöräddning, övervakning av obemannade fyrar och av farleder, som inte utnyttjas som lotsleder, samt transporter med lotsbåtar. Olika grad av koncentration av lotsplatser och lotsuppassningsställen påverkar posternas andelar av totalkostnaderna. Strävandena i denna verksamhet måste enligt utredningens mening vara att — inom ramen för de krav sjösäkerheten ställer — nå en fördelning som ger lägsta totalkostnad vid den servicenivå som bestäms i samråd med trafikanterna.

Handelssjöfarten är inne i ett dynamiskt utvecklingsskede. Fartygens storlek ökar, tonnageet differentieras efter transportuppgifter och lasthantering osv. Dygnskostnaderna ökar. Tonnageets utveckling ställer nya och ökade krav på farlederna. Lotsorganisationsutredningen anser mot bakgrund härav, att planeringen av de allmänna sjövägarna framdeles bör ske så, att resurserna inriktas på farleder med ett ekonomiskt bärkraftigt underlag. Detta innebär en ökad koncentration av insatserna. Inom ramen för kravet att en tillfredsställande sjösäkerhet upprätthålls bör inga andra projekt förverkligas än sådana som kan finansieras med avgifter eller av särskilda skäl med medel i annan ordning. Annan verksamhet bör avvecklas.

En anpassning av verksamheten efter principen full kostnadstäckning måste enligt utredningen ske genom en kombination av rationaliseringsåtgärder och lokala avgiftsökningar. Med de stora kostnader som är förbundna med bastjänsten torde enligt utredningen en rationalisering av *lotsorganisationen* i första hand förutsätta en långtgående centralisering av upppassningen. Utredningen lägger med utgångspunkt från 1967 års lotsningsfrekvens fram alternativa modeller för utformningen av en framtida lotsningsorganisation. Som bakgrund härtill har utredningen undersökt möjligheterna till intern rationalisering. Med ledning därav föreslås bl. a. att uppbörden av avgifterna för handelssjöfarten samlas hos tullverket. Utredningen anför vidare synpunkter på förutsättningarna att ändra servicenivån beträffande lotsningen genom inskränkning i upppassningstider och begränsning av antalet farleder.

Enligt lotsorganisationsutredningens förslag bör, utan att sjösäkerheten eftersätts, en minskning kunna ske av antalet lotsplatser från nuvarande 30 till 11 och av antalet lotsuppassningsställen från nuvarande 45 till 28. Av de upppassningsställen som skall dras in torde dock 11 bibehållas under en övergångsperiod. Skall lotsningsverksamhet bedrivas inom

samtliga kustområden, beräknar utredningen personalbehovet år 1975 till ca 340 lotsar och ca 190 båtmän. Ett femtiotal lotsbåtar samt fastigheter till ett värde av ca 1,8 milj. kr. kommer inte längre att behövas. Förslaget innebär i förhållande till 1967 års organisation en kostnadsminskning med ca 11 milj. kr. per år i 1967 års kostnadsnivå (löner m. m. dock korrigerade till 1968 års nivå).

Trots kostnadsminskningen kvarstår enligt utredningen ett underskott på nära 8 milj. kr. och det blir därför ofrånkomligt att för de flesta lotsplatserna höja avgifterna för att nå kostnadstäckning. Sjöfartsverket bör i förekommande fall bemyndigas att förhandla med företrädare för berörda hamnar och lastageplatser om avvägningen av servicenivån och härav följande avgifter. För några lotsplatser och lotsuppassningsställen anser utredningen det inte möjligt att med hänsyn till underskottens storlek och den ringa trafiken konstruera ett avgiftssystem som ger kostnadstäckning. Här krävs således bidrag för att verksamheten skall kunna upprätthållas.

Lotsväsendets kostnader hänför sig — förutom till den verksamhet som är direkt förenad med lotsningen — till utprickning av farleder samt till bl. a. övervakning av obemannade fyrar och av farleder som inte utnyttjas som lotsleder. Viss utprickning och farledsbelysning är motiverad av andra än handelssjöfartens behov. Såväl timmerbogseringstrafiken som fritidsbåttrafiken och yrkesfisket drar nytta därav. Särkostnaderna för bogserings- och fritidsbåttrafiken beräknar utredningen till 354 000 kr. och för yrkesfisket till minst 400 000 kr. Kostnadsansvaret för denna verksamhet bör överföras till vederbörande intressenter. Frågan om säkerhetskrav och säkerhetsnormer för farledsanordningar och övervakning av dessa anordningars tillförlitlighet från sjösäkerhetssynpunkt bör även i fortsättningen åvila sjöfartsverket. Kostnaderna för utprickning av farleder, som av beredskapskäl bibehålls i fredstid trots att någon handelssjöfart inte längre förekommer, bör betalas över fjärde huvudtiteln.

Sammanfattningsvis beräknar utredningen de ekonomiska verkningarna av sina förslag, tillämpat på år 1968, bli att underskottet minskas från 20,2 milj. kr. till ca 7,3 milj. kr. eller med ca 12,9 milj. kr. Underskottet förutsätts täckas genom ökade avgifter, bidrag från staten, hamnägare eller enskilt företag enligt den angivna målsättningen.

Beträffande *fyrväsendet* understryker utredningen angelägenheten från såväl säkerhets- som ekonomisk synpunkt att kvarvarande fyrskepp ersätts med bottenfasta fyrar och framhåller att sjöfartsverkets långsiktiga planering vad avser fyrväsendets automatisering synes rationell.

När det gäller *sjöräddningstjänsten* understryker utredningen den nytta och användbarhet för räddning och spaning som helikoptern numera fått i denna tjänst. Utredningen föreslår att flygklubbarna inordnas i sjöräddningstjänsten.

Behovet av samordning mellan olika sjöräddningsorgan, inte minst i

fråga om utnyttjande regionalt av personal, påpekas. Därjämte framhålls vikten av att alla åtgärder, motiverade av resp. myndigheters primärfunktion, blir till samtidigt gagn för sjöräddningen.

Vid en genomförd lotsningsorganisation enligt utredningens modeller och dess förslag till rationalisering av fyrväsendet uppstår luckor i *havsövervakningen*. Om den nuvarande ambitionsgraden i fråga om denna skall uppehållas anger utredningen olika linjer efter vilka detta kan tänkas ske. Utredningen har inte ansett sig böra ta hänsyn till annan havsövervakning än den som handelssjöfarten kräver och är beredd att bestrida kostnaderna för. Den försämring från militär synpunkt av havsövervakningen som kan bli en följd av en i övrigt mera rationell lotsningsorganisation har utredningen sålunda inte beaktat.

Utredningen har diskuterat frågan om den framtida *lotsdistriktsorganisationen* och övervägt en begränsning av det nuvarande antalet lotsdistrikt från sex till tre alternativt att på längre sikt helt slopa distriktsindelningen. Utredningen har emellertid funnit att svårigheter föreligger att f. n. kunna med rätt avvägning bedöma denna fråga och förordar därför att förutsättningarna för distriktsorganisationen undersöks när ändringarna enligt sjöfartsutredningens organisationsförslag, lotsorganisationsutredningens modeller och den slutliga rationaliseringen av fyrverksamheten genomförts och vunnit erforderlig stadga. Det bör ankomma på sjöfartsverket att lämna förslag härom senast under år 1974.

Förslag till lots- och fyrkungörelse läggs fram. En tillämpningskungörelse och/eller ett tjänstereglemente föreslås bli utfärdade av sjöfartsverket.

3. Remissyttranden

Mot huvudlinjerna i lotsorganisationsutredningens förslag har följande remissinstanser i princip inte något att erinra, nämligen *rikspolisstyrelsen*, *televerket*, *sjöfartsstyrelsen*, *luftfartsverket*, *statskontoret*, *generaltullstyrelsen*, *riksrevisionsverket*, *statens naturvårdsverk*, *kommerskollegium*, *statens vattenfallsverk*, *länsstyrelserna i Blekinge och Västmanlands län*, *Vänerns seglationsstyrelse*, *Stockholms stad*, *Gävle stad*, *Malmö stad*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska hamnförbundet*, *Sveriges allmänna exportförening*, *Handelskamrarnas nämnd*, *Sveriges redareförening*, *hamnutredningen*, *Rederiföreningen för mindre fartyg*, *Ostkustens sjöfartsförening*, *KSAK* och *Sjöräddningssällskapet*. I flera fall anförs dock avvikande synpunkter när det gäller enskildheterna i förslagen.

Några remissinstanser, nämligen *länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus* samt *Norrbottnens län* liksom *överbefälhavaren* och *Sjöassuradörernas förening* framhåller, att konsekvenserna från samhällsekonomisk synpunkt eller från arbetsmarknads- och beredskapssynpunkt inte belysts,

och anser sig därför inte kunna tillstyrka förslagen förrän ytterligare utredningar gjorts.

Bland remissinstanserna i övrigt som av olika i det följande redovisade skäl intagit en kritisk ståndpunkt till utredningens förslag återfinns *länsstyrelserna i Hallands och Västerbottens län, fiskeristyrelsen, Göteborgs stad, Kalmar stad, SR, TCO, Lotsförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sjösportens samarbetsdelegation, Skånes handelskammare och TGOJ.*

Utredningens förslag om principiell lotsfrihet har — i vissa fall med reservationer — tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *sjöfartsstyrelsen, kommerskollegium, överbefälhavaren, länsstyrelserna i Blekinge samt i Göteborgs och Bohus län, Stockholms, Gävle och Malmö stad, Sjöassuradörernas förening, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Vänerns seglationsstyrelse, Näringslivets trafikdelegation, Handelskamrarnas nämnd, Sveriges allmänna exportförening och Lotsförbundet.*

För *sjöfartsstyrelsen* framstår det som naturligt att det i en efterfrågeanpassad lotsningsorganisation bör gälla lotsfrihet som allmän princip. Det nya avgiftssystemet bör dock vara så avvägt, att det inte har en negativ effekt på benägenheten att frivilligt anlita lots. Styrelsen anser sig därför ej böra göra något slutligt ställningstagande förrän i samband med att den yttrar sig om det nya avgiftssystemet. *Sjöassuradörernas förening* motsätter sig inte utredningens förslag om lotsfrihet men framhåller att en befälhavares ställningstagande till frågan om lots skall anlitas kan bli beroende av den avgift som skall utgå i det ena eller andra fallet. *Lotsförbundet* delar utredningens uppfattning att lotsfrihet kan gälla men med bestämda och noggrant preciserade inskränkningar. *Generaltullstyrelsen* erinrar allmänt om att det åvilar lots att enligt tullstadgan utöva viss tullkontroll i samband med lotsförrättningar. Ehuru inga direkta ingripanden från lots skett, innebär en minskad skyldighet för handelsfartyg att anlita lots att det smugglingspreventiva moment som lotsningen innefattar minskar i motsvarande grad.

Rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Stockholms län, TCO, SR, Sveriges fartygsbefälsförening och Skånes handelskammare kan inte tillstyrka förslaget om principiell lotsfrihet. Remissinstanserna framhåller bl. a. att säkerheten till sjöss inte bör avgöras enbart med hänsyn till ekonomiska bedömningar och pekar på den svåra valsituation som fartygsbefålet ställs inför vid avgörandet mellan att å ena sidan undvika den merkostnad som anlitaandet av lots innebär och att å andra sidan ta de risker som kan vara förbundna med att avstå från lots. *Skånes handelskammare* finner skäl tala för att bibehålla den nuvarande ordningen med viss skärpning.

Förslaget att införa l o t s t v å n g då sådant är påkallat från säkerhets-

synpunkt för fartyg som har allmänfarlig last och i farvatten där navigeringen är förenad med särskilda faror och svårigheter biträds — förutom av dem som avstyrker principiell lotsfrihet — av *sjöfartsstyrelsen*, *överbefälhavaren*, *generaltullstyrelsen*, *kommerskollegium*, *statens naturvårdsverk*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Stockholms stad*, *Gävle stad*, *Sveriges redareförening*, *Sjöassuradörernas förening*, *Svenska hamnförbundet*, *Vänerns seglationsstyrelse* och *Sjöräddningssällskapet*. Flera remissinstanser understryker den fara som tanktonnaget representerar. *Generaltullstyrelsen* förordar, att alla tankfartyg åläggas att anlita lots. *Näringslivets trafikdelegation* anser, att den av utredningen föreslagna storleksgränsen för lotsplikt på tankfartyg bör sättas väsentligt högre. Liknande synpunkter framförs av *Stockholms stad*, *Svenska hamnförbundet* och *Vänerns seglationsstyrelse*. *Överbefälhavaren* anser, att det bör övervägas, om inte atomdrivna fartyg bör jämföras med fartyg med allmänfarlig last. För att förbättra möjligheterna till övervakning av skydds- och kontrollområden bör vidare lotsplikt enligt utredningens nya modell införas för utländska fartyg vid passage av sådana områden. *Sjöassuradörernas förening* anser, att när det gäller definition av begreppet allmänfarlig last hänsyn bör tas även till andra fartyg än tankfartyg och sådana som har last av gaser, syror o. d.

Utredningen har också tagit upp frågan om *h u v u d m a n n a s k a p e t* för *lotsväsendet* och förordat att detta framgent — utom vad beträffar lotsningen i Vänern — skall tillkomma staten, närmast då sjöfartsverket. Denna uppfattning delas uttryckligen av bl.a. *sjöfartsstyrelsen*, *Lotsförbundet*, *TCO*, *Sveriges redareförening* och *Vänerns seglationsstyrelse* — de båda sistnämnda dock med vissa förbehåll. *TCO* och *reservanter till sjöfartsstyrelsens yttrande* vill gå längre än utredningen och menar, att det i princip måste vara rationellt att även verksamheten i Vänern på sikt inordnas i det statliga lotsväsendet. *Sveriges redareförening* vill enligt vad som framgår av det följande göra undantag för hamnlotsningen i Göteborg.

Utredningens förslag beträffande *huvudmannaskap* för *lotsväsendet* innefattar också den *lotsning* som f. n. utförs av *hamnpersonal* i vissa städer, nämligen i Gävle, Göteborg, Kalmar, Malmö, Oxelösund och Stockholm, samt *lotsningen i Trollhättekanal*. *Svenska hamnförbundet* och två av de städer som särskilt berört hamnlotsningen — *Gävle stad* och *Stockholms stad* — har ingen erinran mot att företrädesrätten till lotsning för den ifrågavarande hamnpersonalen successivt avvecklas. *Gävle stad* anser emellertid att sjöfartsstyrelsens övertagande av hamnlotsningen i Gävle bör ske samtidigt som i Stockholm, dock tidigast vid utgången av år 1972. Den kommande hamnlotsningen i sjöfartsverkets regi förutsätts vidare utförd mot taxor, som är lägre än nu tillämpade distanslotstaxor. Utredningsförslaget i fråga om hamnlotsningen föranleder däremot erin-

ringar eller avstyrks helt eller delvis av vissa andra remissinstanser, nämligen *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus* samt *Västerbottens län, Göteborgs stad, Malmö stad, Skånes handelskammare, TGOJ, SR* och — som nämnts — *Sveriges redareförening. Skånes handelskammare* opponerar sig allmänt mot utredningens tanke, att samtidigt som lotsverkets service minskar de därav berörda hamnarna skall förhindras att genom egna hamnlotsar upprätthålla erforderlig service. *Göteborgs stad* framhåller som sin mening, att den nuvarande hamnlotsningen i Göteborg inte bör nedläggas så länge krav på säkerhet till sjöss, i hamnar och i farleder utgör grunden för lotstvang. Staden hemställer att en utredning tillsätts av Kungl. Maj:t för att lösa problemen beträffande lotsning till och från samt inom och genom Göteborgs hamnområde och förutsätter, att i varje fall i avvaktan på resultatet av denna utredning ingen ändring vidtas när det gäller hamnlotsningen i Göteborg. Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser frågan om huvudmannaskapet för hamnlotsningen i Göteborg så komplicerad att ytterligare utredning bör göras innan någon förändring kan tillstyrkas. *Sveriges redareförening* förordar, att den nuvarande ordningen med såväl sjölots som hamnlots vid trafik på Göteborg ersätts med en ordning där Göteborgs stad övertar hela verksamheten. *TGOJ* slutligen uttalar sig närmast om hamnlotsningen i Oxelösund och anser sig inte finna några vägande skäl som talar för att sjöfartsnäringen skulle tjäna på att denna slopas.

Om lotsningsverksamheten i Trollhätte kanal har *statskontoret* och *statens vattenfallsverk* särskilt yttrat sig och därvid framhållit, att frågan om kanallotsarnas överförande till sjöfartsverket bör avgöras först i samband med ett slutligt ställningstagande till den av sjöfartsutredningen förordade utredningen angående kanalverksamhetens organisatoriska ställning. *Vänerns seglationsstyrelse*, som har goda erfarenheter av vattenfallsverkets nuvarande huvudmannaskap för kanaleden, anser inte att någon ändring härvidlag f. n. är motiverad. *Sveriges redareförening* slutligen anser, att Trollhätte kanal bör ingå i det område kring Göteborg inom vilket staden enligt föreningen bör ha lotsningsansvaret.

Utredningens överväganden när det gäller den yttre och inre rationaliseringen av lotsväsendet har föranlett uttalanden av åtskilliga remissinstanser.

Den av utredningen i alternativa organisationsmodeller presenterade skissen till en efterfrågeanpassad lotsningsorganisation tillstyrks, godtas eller lämnas i princip utan erinran av *överbefälhavaren, sjöfartsstyrelsen, luftfartsverket, länsstyrelserna i Blekinge, Västmanlands* samt *Göteborgs och Bohus län, statskontoret, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, hamnutredningen, Handelskamrarnas nämnd, Vänerns seglationsstyrelse, Gäble, Göteborgs och Stockholms stad, Sveriges redareförening, Svenska hamnförbundet* och *Sveriges allmänna exportförening. Sjöfartsstyrelsen* lämnar dock förslag till en modifierad lotsningsorganisation.

Styrelsen ställer sig vidare tveksam till lämpligheten av bidrag från hamnägare eller annan intressent när det gäller för kommunägda hamnar att upprätthålla viss lotsningsservice. Tillskottet av kommunala medel bör i princip inte bedömas annorlunda än då fråga är om statsbidrag. I de fall tillskott finansieras på annat sätt än genom hamnavgifter upprätthålls inte principen om konkurrens på lika villkor. *Överbefälhavaren* finner rationaliseringens värde för sjöfarten uppenbar men erinrar om att nuvarande organisation har väsentliga uppgifter för totalförsvaret i krig och att den genom sin existens ålagts uppgifter av beredskapskaraktär redan i fred. Samtliga dessa uppgifter finns kvar även om lotsorganisationen rationaliseras, och ingen annan myndighet kan utan vidare ta över dem. *Sveriges redareförening* framhåller att förslaget innebär att fartyg i en del fall tvingas till deviationer som orsakar kostnader. Även om en sänkning av servicenivån ej helt kan undvikas med hänsyn till nödvändigheten att begränsa kostnaderna för lotsväsendet, är det emellertid av sjösäkerhetsskäl angeläget att inte tillskapa en organisation som medför risk för att fartygen till följd av vägförlängningar och därmed förenade kostnader och andra olägenheter undviker att ta lots. En deviation för också med sig att lotsen tvingas följa med fartyget längre eller kortare distans utan att lotsa. Om lotsen skall kunna fullgöra lotsningsuppdraget på ett meningsfullt och från säkerhetssynpunkt betryggande sätt, är det ett oeftergivligt villkor att han väl känner farvatten. Med en begränsning av antalet lotsplatser och lotsuppassningsställen kommer det till varje enhet hörande lotsningsområdet åtminstone i vissa fall att bli av den storleksordningen, att det ej kan förutsättas att lotsen äger erforderlig kännedom om hela lotsningsområdet. Föreningen understryker med hänsyn härtill behovet av en differentierad utbildning av lotsarna i syfte att erhålla specialister på olika farledsavsnitt.

Synpunkter liknande redareföreningens anföras av *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Rederiföreningen för mindre fartyg*, *Skånes handelskammare*, *Lotsförbundet* och *SR*. Samtliga går dock längre än redareföreningen och anser, att de negativa konsekvenserna i olika hänseenden för sjöfarten inte kan godtas och att en efterfrågeanpassad lotsorganisation enligt utredningens förslag inte kommer att kunna ges en tillfredsställande utformning i praktiken. *Sveriges fartygsbefälsförening* understryker sin ståndpunkt genom att peka på bl. a. de allvarliga risker som följer av att fartygen i vissa fall kommer att tvingas in nära land för att hämta lots och de brister som kommer att uppstå när det gäller sjöräddningsverksamheten och havsövervakningen, om utredningens förslag genomförs. Särskilt sistnämnda förhållande anser föreningen vara så allvarligt att den måste klart avstyrka de modellförslag till framtida lotsorganisation som utredningen framlagt. Bl.a. *SR* och *TCO* är av samma mening i sistnämnda hänseende. *SR* framhåller i sammanhanget, att det i stället bör ankomma på sjöfartsverket att successivt vidta de rationaliseringsåtgärder inom lotsväsendet som detta an-

ser lämpliga. TCO framhåller att förslaget kommer att medföra att lotsningstjänsten blir än mer påfrestande och krävande och ifrågasätter, om det blir möjligt att pålägga lotsen det ansvar som man nu kräver i hans tjänstutövning.

Avvisande till förslagen i denna del ställer sig också *länsstyrelsen i Hallands län, Malmö stad, Svenska hamnförbundet* och *Sjöassuradörernas förening*. *Länsstyrelsen* anför, att konkurrensförhållandena mellan hamnarna rubbas om utredningens förslag genomförs, eftersom de större hamnarna kommer att kunna erbjuda bättre lotsningsservice än de mindre. *Malmö stad* och *Svenska hamnförbundet* fäster uppmärksamheten på konkurrensförhållandet mellan de svenska och danska öresundshamnarna och *Sjöassuradörernas förening* ifrågasätter om det på längre sikt är ändamålsenligt och ekonomiskt att söka lösa lots- och fyrväsendets organisation som ett avgränsat problem. Föreningen anser att denna fråga bör sättas in i ett större trafikpolitiskt sammanhang i samband med frågan om hamnarnas lokalisering och organisation.

Några remissinstanser har särskilt uttalat sig om utredningens ståndpunkt i anslutning till rationaliseringsförslagen att i enlighet med de trafikpolitiska riktlinjerna ingen kostnadsutjämning i framtiden bör ske mellan de olika lotsplatserna. *Lotsförbundet* hänvisar till att lotsningsorganisationen även i framtiden kommer att fullgöra en stor del av samhällsuppgifterna på sjösäkerhetsområdet och framhåller, att den därför från avgiftssynpunkt bör behandlas som en enhet. Förbundet gör i sammanhanget jämförelse med SJ och de för hela landet gemensamma taxorna för person- och godsbefordran.

Länsstyrelsen i Hallands län framhåller, att den företagsekonomiska målsättningen om full kostnadstäckning enligt utredningens förslag kommer i konflikt med den samhällsekonomiska och även med den av statsmakterna uttalade målsättningen för lokaliseringspolitik. Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* anför kritiska synpunkter mot att utredningen inte beaktat förslagets näringspolitiska och lokaliseringpolitiska effekt. Länsstyrelsen tar också upp den risk för dubbling av kostnader som kan inträffa, om en rad medelstora hamnar med en ökande varuomsättning bli ställda utan en egen lotsningsservice och starka krav från kommunerna uppstår om ändring av bestämmelserna angående huvudmannaskapet för lotsningsverksamheten så att de kan anordna en egen hamnlotsservice samtidigt som staten tvingas fortfara att svara för lotsningen längs kusten och i farleder.

Slutligen har några remissinstanser — *Svenska hamnförbundet, Sveriges redareförening, Skånes handelskammare* och *Sveriges fartygsbefälsförening* — berört den särskilda rationaliseringsåtgärd som ligger i förslaget att där förhållandena så medger begränsa upppassningstidens längd. Samtliga finner en sådan ordning rimlig och påpekar, att föreskrifterna om förutbeställning av lots i stort sett torde eliminera eventuella nackdelar av denna serviceinskränkning.

Lotsorganisationsutredningens förslag beträffande fyrväsendet samt utprägningen och farledsbelysningen liksom övriga föreslagna åtgärder tillstyrks eller lämnas principiellt utan erinran av *sjöfartsstyrelsen*, *statskontoret*, *Malmö stad*, *Sveriges redareförening*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Handelskamrarnas nämnd* och *Sveriges allmänna exportförening*.

Rederiföreningen för mindre fartyg erinrar om nödvändigheten för den allmänna säkerheten att nuvarande farleder bibehålls i största möjliga utsträckning. Föreningen anser, att fyrväsendet och farledsutmärkningen måste i högre grad än lotsservicen utgöra en del av samhällets servicefunktioner.

Fritidsbåtarnas särskilda problem har uppmärksamrats av *TCO* och *Sjösportens samarbetsdelegation*. Den sistnämnda instansen påpekar, att en minskning av lotspersonalen inte får leda till att skyddade inomskärsleder dras in. Den snabbt ökande fritidsbåtsflottan och den svenska kustens speciella karaktär fordrar enligt delegationen av säkerhetsskäl inte endast att nuvarande inomskärsleder bibehålls utan även att planerade fritidsleder kommer till utförande. Härigenom tillgodoses den tyngre yrkessjöfartens önskemål om en avlastning av leder som är viktiga för den.

Utredningens förslag vad avser fördelning på särskilda intressenter av vissa särkostnader som belastar lotsväsendet tillstyrks av *Gävle stad* och *Rederiföreningen för mindre fartyg*, som liksom utredningeen anser att alla särkostnader som kommer på timmerbogseringstrafiken, fritidstrafiken, fisket och försvaret bör betalas av vederbörande intressent eller på annat sätt över sjöfartsverkets budget. *Statens naturvårdsverk* godtar förslaget, att kostnaderna för fritidstrafiken vad beträffar farleder m.m. bekostas av särskilda medel under förutsättning att stödet åt fritidstrafiken inte försämras eller eftersätts.

Fiskeristyrelsen däremot avstyrker utredningens förslag, att fiskerinäringen årligen skall tillskjuta minst 400 000 kr. till kostnaderna för befintliga säkerhetsanordningar, och föreslår att dessa i fortsättningen bekostas på samma sätt som hittills. Liknande uppfattning framförs av *Sveriges fiskares riksförbund*, som framhåller att fiskerinäringen inte har någon som helst möjlighet att bära dessa kostnader.

När det gäller den inverkan på sjöräddningen och havsövervakningen som sammanhänger med utredningens förslag till lotsningsorganisation uppger flera remissinstanser farhågor för att de långtgående förslagen om koncentration av lotspersonal och båtar till ett fåtal platser skall få en negativ effekt på dessa aktiviteter. Allmänna påpekanden av denna natur gör bl. a. *rikspolisstyrelsen*, *sjöfartsstyrelsen*, *länsstyrelserna i Stockholms, Blekinge och Hallands län*, *Malmö stad*, *SR*, *TCO*, *Lotsförbundet*, *Skånes handelskammare* och *Sjöassuradörernas förening*. Vissa av dessa instanser ställer dessutom tillsammans med andra myndigheter och

organisationer konkreta yrkanden i sammanhanget och tar upp särskilda aspekter på denna fråga. Sålunda understryker *sjöfartsstyrelsen* i likhet med *luftfartsverket*, *generaltullstyrelsen*, *räddningstjänstutredningen*, *Stockholms stad*, *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Sjöräddningssällskapet* och *Sjösportens samarbetsdelegation* behovet av en samordning av de olika myndigheternas sjöräddningsverksamhet. *Sjöfartsstyrelsen* och *Stockholms stad* förordar en utredning i samordningsfrågan. Även *statskontoret* framhåller behovet härav och föreslår dessutom i likhet med *överbefälhavaren*, *SR*, och *Sveriges redareförening*, att även havsövervakningsfunktionen utreds. *Sjöfartsstyrelsen* berör också liksom *kommerskollegium* totalförsvaraspekterna och erinrar om att utredningen inte tagit upp de väsentliga uppgifter i krig som lotspersonalen har. *Sveriges fiskares riksförbund* slutligen fäster uppmärksamheten på den försämring i trygghet för fiskets utövare som den föreslagna omorganisationen medför.

Generaltullstyrelsen finner i och för sig liksom *televerket* att den föreslagna lotsorganisationen visserligen innebär en minskning av den totala sjöräddningskapaciteten men anser samtidigt att minskningen uppvägs av den standardhöjning som skett och kommer att ske inom samtliga i sjöräddningen verksamma organ.

Några remissinstanser har i korthet berört huvudmannaskapet för de här ifrågavarande funktionerna, nämligen *televerket*, *räddningstjänstutredningen* och *Svenska hamnförbundet*. Alla tre är ense om att ingen annan än staten bör ha denna uppgift. Svenska hamnförbundet påpekar i anslutning härtill, att i stället för lotsväsendet t. ex. försvaret och tullverket i framtiden bör ha ansvaret för sjöräddningen och havsövervakningen.

Utredningens förslag att flygklubbarna inordnas i sjöräddningstjänsten tillstyrks eller lämnas i princip utan erinran av *överbefälhavaren*, *televerket*, *luftfartsverket*, *statskontoret*, *generaltullstyrelsen* och *KSAK*. *Länsstyrelsen i Hallands län* finner det tveksamt om flygklubbarnas medverkan i sjöräddningsoperationer kan uppväga den försämring från sjöräddningssynpunkt som indragning av lotsuppassningsstället utgör. *Länsstyrelsen i Stockholms län* och *SR* anser, att flygklubbarnas medverkan inte torde ha något större värde. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *fiskeristyrelsen* och *Sjösportens samarbetsdelegation* understryker allmänt, att sjösäkerheten kräver att en försvagning av sjöräddningsmöjligheterna genom minskning av lots- och fyrpersonalen kompenseras med en förstärkning av andra organ ingående i sjöräddningsorganisationen.

När det slutligen gäller kostnadsansvaret för sjöräddningen framhåller *Sveriges redareförening* och *Svenska hamnförbundet*, att räddning av människoliv till sjöss bör betraktas som en samhällsuppgift och bekostas av allmänna medel.

Utredningens förslag att låta anstå med ny lotsdistriktsindel-

ning lämnas utan erinran av *överbefälhavaren, statskontoret, sjöfartsstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* och *SR. Sveriges redareförening* säger sig också kunna biträda utredningens förslag att behålla nuvarande antal lotsdistrikt under pågående omorganisation av lots- och fyrväsendet. I längden torde emellertid nuvarande distriktsindelning bli mindre tillfredsställande. Redareföreningen anser det därför vara angeläget, att sjöfartsverket inkommer med förslag till en ny distriktsorganisation så snart ske kan.

Beträffande de ekonomiska verkningarna av utredningens förslag anför *Göteborgs stad*, att om det beräknade underskottet på 7,3 milj. kr. skulle få täckas genom ökade avgifter, bidrag från staten, hamnägare eller från enskilt företag enligt målsättningen, förefaller det som om handelssjöfarten för minst ytterligare fem år kan se fram emot ökade avgifter. TCO framhåller att de besparingar som utredningen räknat med vid en genomförd organisation inte torde vara möjliga att uppnå, om kravet bibehålls på en effektiv sjöräddningstjänst och havsövervakning. Enligt TCO:s mening övervältras de inbesparade kostnaderna i stor utsträckning på andra organ. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anför i sammanhanget att vissa av de kommuner inom vilka lotsuppassningsställen nu ligger kommer att vid en genomförd omorganisation att drabbas hårt. En betydande del av skatteunderlaget försvinner och avfolkningen ökar varigenom önskvärd service försvinner. Att i skärgården bibehålla en levande bygd anses allmänt sett vara av mycket stort intresse bl. a. med hänsyn till det ökade och allt viktigare fritidslivet. Länsstyrelsen förordar att problemen tas upp i en ny förutsättningslös utredning så att de blir allsidigt belysta. Liknande synpunkter anförs av *Stockholms stad*.

III. De statliga sjöfartsavgifterna

I. Nuvarande avgiftssystem

De statliga sjöfartsavgifter som berör farledsväsendet är f. n. fyr- och båkavgift samt lotsavgift. Inom fartygverksamheten uttas avgifter för skeppsmättningsförrättningar. Tillsynsförrättningar som sjöfartsinspektionen utför i enlighet med sjösäkerhetslagstiftningen är f. n. inte avgiftsbelagda.

Fyr- och båkavgift utgår för fartyg som ankommer från eller avgår till utrikes ort för att avlämna eller hämta gods eller passagerare. Avgiften beräknas på fartygets nettodräktighet vid tullklareringen och utgör 1,50 kr. för varje ton till och med 300 och 1 kr. för varje ton däröver. Antalet av-

gifter som skall erläggas per fartyg och kalenderår är f. n. maximerat till tolv.

Avgiftslindring gäller för linjefartyg i fjärrzonsfart med dellast till Sverige och för fartyg som i barlast ankommer från utrikes ort och här lastar järnmalm. Avgiftsbefrielse föreligger för fartyg under 80 ton, för bl. a. turist-, bärgnings- och fiskefartyg och för SJ:s tågfärjor.

Lotsavgift utgår då lotsplikt föreligger, alltså i princip oberoende av om lots anlitas eller ej. Den i lotsförordningen stadgade lotsplikten är följaktligen i realiteten en lotsavgiftsplikt. Befälhavare straffas sålunda inte för underlåtenhet att ta lots, om han betalar lotspenningar. Lotsplikt föreligger endast för fartyg som ankommer från eller avgår till utrikes ort.

Lotsavgiften är baserad på en kombination av fartygets nettodräktighet och lotsad distans.

Halv lotsavgift — beräknad efter högst 15 nautiska mil — utgår företrädesvis då lots inte anlitas dels för fartyg under 400 ton, dels försöksvis för samtliga fartyg på vissa kuststräckor. Samma avgiftslindring gäller för fartyg i linjefart oberoende av om lots anlitas eller inte under förutsättning av bl. a. viss turtäthet i trafiken. Avgiftsbefrielse föreligger bl. a. för fartyg om högst 80 ton, för fiskefartyg och SJ:s tågfärjor. Vidare betalar fartyg i östersjöfart lotsavgift endast för åtta resor per kalenderår.

Som framgår av det sagda är fartyg i inrikessjöfart befriade från sjöfartsavgifter. Då lots anlitas utgår dock lotsavgift.

Tullverket handhar uppbörden av fyr- och båkavgiften, och sjöfartsverket uppbär lotsavgifterna.

Intäkterna avseende farledsväsendet för budgetåret 1970/71 som tas till uppbörd under riksstatens inkomstitel beräknas enligt följande.

	Milj. kr.
Fyr- och båkmedel	45,0
Lotspenningar	30,8
Försäljning av sjökort m. m.	1,8
	77,6

2. Sjöfartsutredningens förslag

Allmänt

Utgångspunkt för utredningens arbete har varit de år 1963 av statsmakterna antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, enligt vilka de olika trafikgrenarna fritt och på i möjligaste mån lika villkor skall konkurrera om transportuppgifterna. I förutsättningen om lika villkor ingår att varje trafikgren själv skall svara för de kostnader den orsaker det all-

männa. Dessa kostnader har definierats som de kostnader vilka det allmänna skulle undgå, om trafikgrenen i fråga inte existerade.

Utredningen har vad beträffar sjöfarten tolkat dessa riktlinjer så att varje trafikantgrupp bör bestrida åtminstone de kostnader för erhållna tjänster, som skulle bortfalla om tjänsterna inte tillhandahålls (särkostnaderna). Varje trafikantgrupp bör vidare lämna något bidrag till att täcka de s. k. samkostnaderna, dvs. sådana gemensamma kostnader vilka inte utan vidare kan hänföras till vissa trafikanter eller trafikantgrupper. Någon utjämning av särkostnaderna mellan skilda trafikanter, kustavsnitt eller hamnar bör inte komma i fråga. Detta skulle enligt utredningen vara oförenligt med strävan att få till stånd en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Utredningen ser utformningen av de statliga sjöfartavgifterna som ett viktigt led i strävandena att nå fram till en rationell hamn- och sjötransportpolitik och en önskvärd samordning mellan sjöfarten och övriga transportgrenar. En förutsättning härför är, att avgifterna utformas utifrån principen om kostnadsansvarighet.

Enligt utredningen bör företagsekonomiska bedömningar vara vägledande för verksledningen i fråga om inriktning och omfattning av sjöfartsverkets verksamhet. En konsekvens av dessa riktlinjer blir, att den verksamhet som genom avgifter på sjöfarten inte täcker sina särkostnader vid en enligt sjöfartsverkets normer godtagbar säkerhetsnivå bör upphöra.

Från angivna utgångspunkter föreslår utredningen, att de nuvarande för hela riket gemensamma avgifterna — fyr- och båkavgift och lotspenningar — ersätts med ett mer differentierat system, nämligen fyravgift, isavgift, farledsavgift och lotsavgift.

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 osv. skall inte äga rum. Utredningen förutsätter emellertid att utöver avgifter på sjöfarten kan tillskott av statsmedel förekomma. Anser statsmakterna nämligen att olönsam verksamhet skall bibehållas av näringspolitiska, sociala eller andra skäl, får ersättning för ifrågavarande kostnader utgå av skattemedel. Utredningen har dock inte framlagt några förslag i detta avseende. Utredningens förslag till avgifter har avvägts med hänsyn till faktiskt föreliggande kostnader. Det föreslagna avgiftssystemet innebär bl. a., att de hänsyn som man under årens lopp funnit sig böra ta till vissa trafikantgruppers intressen blir eliminerade. Av utredningens förslag följer bl. a. att fartyg som gör flera anlöp per resa i Sverige drabbas relativt sett hårdare. Utredningen har begränsat de specificerade rabattbestämmelserna till att avse fartyg i relativt tät reguljär trafik och i fråga om fyravgiften dessutom till linjefartyg i fjärrzonfart.

Avgiftssystemet har byggts upp på grundval av en indelning av riket i sjö-

fartsområden. Vidare förordar utredningen att sjöfartsavgifterna tills vidare i huvudsak tas ut efter fartygens nettodräktighet. Uppbördens bör handhas av generaltullstyrelsen.

Utredningens uppläggning innebär dels en fortsatt betydande utjämning mellan olika regioner av kostnaderna för den genomgående trafiken — detta särskilt i ett inledningsskede — dels en långtgående uppdelning av kostnaderna för den lokala trafiken på berörda kustavsnitt. I senare fallet förutsätts successiva avgiftshöjningar, som för vissa regioner skulle bli förhållandevis kraftiga.

Kostnadsfördelningen

Som underlag för avgiftsavgivningen har utredningen fördelat sjöfartsverkets kostnader för budgetåret 1969/70 på olika intressentgrupper, nämligen handelssjöfarten, yrkesfisket, fritidsbåttrafiken och övrig sjöfart samt säkerheten på fartyg.

Kostnaderna för handelssjöfarten fördelar utredningen i sin tur på lokal och genomgående sjöfart. Den har därvid utgått från vissa definitioner av olika typer av farleder, nämligen genomfartsled, tillfartsled och infartsled. Kostnaderna för den lokala sjöfarten avser huvudsakligen lotsväsendet samt farledsutmärkning och sjömätning i hamnarnas tillfarts- och infartsleder. De betraktas som särkostnader för en hamn eller ett antal närliggande hamnar. Kostnaderna och intäkterna för denna sjöfart uppvisar stora geografiska variationer, och den ekonomiska bärigheten för huvuddelen av lotsplatserna är f. n. klart otillfredsställande. Underskottet för samtliga lotsplatser utgör ca 20 milj. kr. exklusive lokal sjömätning. Utredningen anser att varje lotsplats och i princip varje farled skall vara ekonomiskt självbärande och att det inte är möjligt att med nuvarande konstruktion av taxan för lotspenningar åstadkomma denna totala kostnadstäckning. Den av utredningen föreslagna farledsavgiften och lotsavgiften som båda bygger på nuvarande lotsavgifter men är lokalt differentierade avses täcka ifrågavarande kostnader.

Fyravgiften avses täcka kostnaderna för genomgående sjöfart. Dessa hänför sig i huvudsak till havsfyror, positionsbestämningsmedel, sjömätning utanför den yttre kustlinjen (tungtrafikkorridor) samt isbrytarverksamhet. Kostnaderna är till viss del gemensamma för praktiskt taget all sjöfart i Sverige. I övrigt är de att se som särkostnader för en större region t. ex. norrlandshamnarna. I förhållande till nuvarande fyr- och båkavgift är den föreslagna fyravgiften väsentligt utvidgad och förutsätts bl. a. i princip avse samtliga resor. Även om väst- och sydkusten redan bär en väl stor del av fyr- och båkavgiften anser utredningen, att underlaget för en regional kostnadsfördelning f. n. är otillräckligt, och föreslår inte någon regional differentiering av fyravgiften.

Nära en fjärdedel av sjöfartsverkets kostnader för handelssjöfartens framkomlighet, ca 24,4 milj. kr., hänför sig till isbrytarverksamheten. De fasta kostnaderna för isbrytningen har utredningen räknat in i de kostnader som skall täckas av fyravgiften, som alltså utgår för fartyg oberoende av vilken kuststräcka som trafikeras. Den särskilda isavgiften föreslås täcka de rörliga kostnaderna. Avgiften bör belasta trafiken på den kuststräcka isbrytaren betjänar.

För yrkesfisket och fritidsbåttrafiken föreslår inte utredningen några särskilda avgifter. Kostnaderna får i dessa delar täckas över budgeten genom bidrag från anslag under nionde huvudtiteln, för fritidsbåttrafikens del genom avräkning mot automobilskattemedlen.

Kostnadsfördelningarna är delvis schematiska och präglade av viss osäkerhet, då sjöfartsverkets redovisnings- och bokföringssystem ännu inte är helt utbyggt. Utredningen framhåller att fördelningen av samkostnaderna mellan de olika kostnadsbärarna är och måste bli skönsmåsig.

Det föreslagna avgiftssystemets konstruktion

Fyravgiften bör i princip omfatta samtliga resor i utrikes fart. Den bygger på en grundavgift per resa av 150 kr. samt en avgift per registerton av 120 öre med tillägg av 80 öre för den del av nettodräktigheten som överstiger 5 000 ton. Avgift föreslås utgå endast för inkommande resor. En tilläggsavgift föreslås kunna utgå för fartyg med en dräktighet av minst 20 000 registerton netto och ett faktiskt djupgående av minst 12 m.

Rabattbestämmelser föreslås för vissa fartyg i regelbunden trafik. Linjefartyg i fjärrzonstrafik får erlægga halv fyravgift under förutsättning att den inkommande lasten inte överstiger viss del av fartygets nettodräktighet. För fartyg i annan linjetrafik som under resan endast anlöper en svensk hamn föreslås att antalet avgiftspliktiga resor begränsas till tolv per kalenderår. För fartyg som vid resa direkt från utrikes ort trafikerar tre på förhand angivna hamnar bör antalet avgiftspliktiga resor beränsas till 24 per år. Förutsättning härför är att trafikanten löser ett helårs- eller halvårskort. En liknande rabattform — men utan begränsning av antalet hamnar — föreslås för inrikestrafiken.

De rörliga kostnaderna för isbrytarverksamheten föreslås skola täckas genom särskilda *isavgifter* som för sjöfarten på Bottenviken och Bottenhavet bör utgå för både fartyg och vara. Isavgifterna skall huvudsakligen vara almanacksbundna och utgå med lägre belopp under avgiftsperiodens början och slut. Avgiftsperiodens längd och avgifternas storlek är differentierade efter de tre områdena Bottenviken, Norra Bottenhavet samt Södra Bottenhavet. Isavgifterna för fartyg bör avvägas efter fartygens lämplighet för gång i is.

Den föreslagna *lotsavgiften* motsvarar i princip hälften av nuvarande

lotspenningar och utgår endast då lots tas i anspråk. Sjöfartsutredningen anser det inte rimligt att samtliga kostnader för det lokala farledsväsendet bestrids enbart av de fartyg som tar lots i anspråk då detta skulle tvinga fram så höga avgifter att fartygen i praktiken skulle upphöra att anlita lots. Ett sådant resultat anser utredningen knappast vara förenligt med sjösäkerhetens krav. Enligt utredningens förslag uttas därför kostnaderna för det lokala farledsväsendet genom en kombination av lots- och farledsavgifter.

För att göra en lokalt differentierad taxesättning möjlig förordar utredningen ett system, enligt vilket en gemensam lotstaxa kompletteras med ett för resp. lotsplatser bestämt distanstillsätt. I förslaget till lotstaxa utgör grundbeloppet 75 kr. för distansklassen 4—5 nautiska mil. Tillägget för varje distansklass i lägsta dräktighetsklass utgör 15 kr. För ökad dräktighet utgör tillägget 18 % av beloppet i lägsta dräktighetsklass.

Farledsavgiften utgår oberoende av om lots anlitas eller inte. Avgiften som förutsätts bli debiterad endast ankommande fartyg utgår med dubbla lotsavgiften. Farledsavgiften bör enligt utredningen utgå för resor i såväl direkt som kombinerad utrikes fart samt i inrikes fart. Liksom vad gäller fyravgiften förutsätter utredningen vissa rabattbestämmelser. Avgiftsplikten bör begränsas i viss utsträckning och bör enligt utredningen sammanfalla med den tolvresorsrabatt som förutsatts för fyravgiften. Förutsättning härför bör vara att vederbörande rederi förvärvar ett årskort för fartyget. Vad gäller fartyg i inrikes fart motiveras viss rabatt av kontrollskäl. Priset på ett halvårskort föreslås svara mot halva priset för motsvarande avseende fyravgiften. Utredningen förutsätter att sjöfartsverket från företagsekonomiska utgångspunkter skall kunna överväga även andra former av nedsättning av lots- och farledsavgifterna.

För bogserat gods, främst timmer, har utredningen inarbetat farledsavgiften i fyravgiften. Fyravgiften har för bogserat timmer beräknats till 30 öre per kubikmeter.

Beträffande *sjöfartsinspektionen* anser utredningen att krav på full kostnadstäckning bör uppställas. Inom ramen för denna målsättning bör avgifter tas ut även för de förrättningar sjöfartsinspektionen utför i anledning av den särskilda lagstiftningen om säkerheten på fartyg. Viss del av sjöfartsinspektionens tillsynsverksamhet bör emellertid av särskilda skäl inte avgiftsbeläggas enligt utredningen. Detta gäller de icke regelbundet återkommande inspektionerna som bl. a. avser fartygs lastning och bemanning samt åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall ombord. Kostnaderna för denna inspektionsverksamhet har utredningen föreslagit skall täckas av fyravgiften.

Grunden för taxan är att varje typ av förrättning skall täcka sina kostnader. Avgiften enligt den av utredningen föreslagna taxan beräknas ge en årlig intäkt av ca 3,5 milj. kr. Den slutliga utformningen och fastställandet

av sjöfartsinspektionens taxor bör enligt utredningen ankomma på sjöfartsverket.

Plan för kostnadstäckning

Utredningens förslag till avgiftssystem för genomgående och lokal sjöfart beräknas för budgetåret 1970/71 ge följande intäkter.

	Milj. kr.
Fyravgift	49,0
Farledsavgift	21,0
Lotsavgift	16,0
Isavgift	5,0
Försäljning av sjökort	2,0
	93,0

Utöver angivna intäkter räknar utredningen med ett tillskott av 2,5 milj. kr. över statsbudgeten av automobilskattemedel som samkostnadsbidrag från fritidsbåttrafiken. Utredningen räknar med att ett underskott om 10 milj. kr. kommer att kvarstå. Detta förutsätts kunna avecklas med 2,5 milj. kr. per budgetår.

3. Remissyttranden

Remissinstanserna har överlag inte haft något att erinra mot utgångspunkten för utredningens arbete nämligen den att varje trafikgren i princip skall svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Några instanser — *statens järnvägar, sjöfartsstyrelsen, statskontoret* och *riksrevisionsverket* — framhåller att sjöfartsutredningens förslag innebär en anpassning till gällande trafikpolitiska riktlinjer och är ägnat att på sikt förverkliga den ekonomiska målsättningen för verket, dvs. full kostnadstäckning. *Sjöfartsstyrelsen* konstaterar dock att förslaget är behäftat med vissa brister och olägenheter, och *statskontoret* framhåller att de olika transportgrenarnas kostnader — såväl samhällsekonomiska som företagsekonomiska — såvitt möjligt bör beräknas på ett likvärdigt sätt, om den totala transportförsörjningen skall få en från samhällelig synpunkt önskvärd inriktning och omfattning.

Åtskilliga remissinstanser framhåller emellertid, att en strikt tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen inte är möjlig i fråga om sjöfartsavgifterna med hänsyn till de allmänna samhällsekonomiska aspekterna. Bland dessa märks *kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands, Västerbotens* och *Norrbotens län, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redare-*

förening, Rederiföreningen för mindre fartyg, LO, TCO och Svenska hamnförbundet. Näringslivets trafikdelegation liksom länsstyrelserna i Stockholms, Västernorrlands och Västerbottens län samt Sveriges redareförening understryker särskilt, att de samhällsekonomiska konsekvenserna inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Länsstyrelsen i Östergötlands län påpekar att enskilda trafikgrenars ekonomiska situation inte får läggas till grund för den statliga trafikpolitiken, eftersom det kan leda till negativa effekter av långt större omfattning än de begränsade positiva resultat man får genom att skapa balans mellan inkomster och utgifter inom de enskilda trafikgrenarna. Arbetsmarknadsstyrelsen anför liknande synpunkter och förutsätter vidare, att särskild ersättning skall kunna utgå för företagsekonomiskt icke motiverade tjänster som befinnas påkallade av hänsyn till bl.a. sysselsättningen. Arbetsmarknadsstyrelsen liksom länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län, LO, Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, Norrlandsförbundet och Skånes handelskammare tar också upp de lokaliseringspolitiska aspekterna. De nämnda länsstyrelserna anser, att statsmakternas beslut och uttalanden om en aktiv samhällelig lokaliseringspolitik måste uppfattas som klara uttryck för att den regionalpolitiska målsättningen utgör en överordnad samhällsmålsättning, med vilken den traditionella sektorsplaneringen måste samordnas. Övriga instanser framhåller allmänt vikten av att de aktiva arbetsmarknads- och lokaliseringspolitiska insatser som görs inte motverkas. Arbetsmarknadsstyrelsen konstaterar i sammanhanget, att utredningen inte belyst de återverkningar som ett genomförande av de framlagda avgiftsförslagen skulle få för näringslivet och arbetsmarknaden i Norrland. Kommerskollegium anser att sjöfartsutredningens avgiftsförslag kommer att få allvarliga negativa konsekvenser för en betydande del av det tonnage som nu trafikerar våra kuster och menar att konkurrensförmågan hos viktiga delar av vårt näringsliv påverkas härav. Liknande synpunkter anföras av bl. a. landstinget i Västernorrlands län, Näringslivets trafikdelegation, TCO, Skogsindustriernas samarbetsutskott och länsstyrelserna i Stockholms, Västmanlands och Västerbottens län. Den sistnämnda framhåller särskilt exportindustrins situation i Norrland. De båda övriga länsstyrelserna samt Näringslivets trafikdelegation påpekar även, att en strikt tillämpning av självbärighetsprincipen uppenbart kan komma i konflikt med sjösäkerhetskraven och även orimligt hårt drabba vissa hamnar.

De remissinstanser som sålunda ställt sig kritiska till sjöfartsutredningens förslag i olika hänseenden drar samtidigt på anförda skäl slutsatsen att detta inte bör genomföras i befintligt skick utan bör ses över, kompletteras eller omarbetas i vissa delar för att kunna läggas till grund för beslut.

När det gäller avgränsningen av kostnadsansvaret framhåller flera remissinstanser — sjöfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen, kommerskollegium, länsstyrelserna i Västmanlands, Gävleborgs och Västerbot-

tens län, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Skånes handelskammare, Rederiföreningen för mindre fartyg, Västernorrlands läns landsting och Svenska hamnförbundet — att sjötrafiken kan ställa anspråk på allmänna medel för viss verksamhet eller del därav för att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning sjöledes på samma sätt som fallet är för järnvägstrafiken i glesbygdsområden. Sjöfartsstyrelsen framhåller allmänt, att det inte torde vara möjligt att genom besparingar och avgiftsökningar nå full kostnadstäckning för alla delar av landet. För vissa trafiksvaga eller genom klimatiska förhållanden missgynnade områden finner styrelsen det skäligt att räkna med tillskott av skattemedel inte blott under en övergångstid utan även på längre sikt. Enligt styrelsen bör redan i samband med det nya avgiftssystemets införande företagsekonomiskt olönsam verksamhet utskiljas och statsmakterna ta ställning till dess fortbestånd. I detta sammanhang framhåller Svenska hamnförbundet att Sverige har en internationellt sett hög grad av kostnadstäckning inom sjöfarten samt att olikheterna mellan Sverige och närliggande länder påverkar godsströmmarna i negativ riktning. Liknande synpunkter anförs av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län och Näringslivets trafikdelegation.

Sveriges redareförenings principiella uppfattning är att kostnaderna för i s b r y t n i n g e n bör täckas av allmänna medel. Föreningen anser vidare, att ett belopp motsvarande värdet av de tjänster som tillhandahålls den sjötrafik som utan att beröra svensk hamn använder svenska farleder och navigationshjälpmedel, s. k. t r e d j e l a n d s t r a f i k, bör bekostas på samma sätt. Skånes handelskammare anser att den s j ö r ä d d n i n g s t j ä n s t som upprätthålls av sjöfartsverket är en samhällsuppgift som rimligen bör bekostas av allmänna medel. Samma betraktelsesätt har Svenska hamnförbundet, Norrlands läns landsting och Rederiföreningen för mindre fartyg i fråga om s j ö k a r t l ä g g n i n e n. Kommerskollegium och Näringslivets trafikdelegation ifrågasätter om inte värdet för yrkesfisket och marinen av sjöfartsverkets allmänna verksamhet bör beräknas och täckas på annat sätt än genom avgifter på handelssjöfarten.

Utredningens förslag till fördelning av sjöfartsverkets kostnader mellan olika sjöfartskategorier dvs. handelssjöfart, yrkesfiske, marin och fritidsbåtstrafik, har ifrågasatts av flera remissinstanser. Det gäller kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Västmanlands och Västernorrlands län, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Skånes handelskammare och Föreningen Sveriges inrikesjöfart. Dessa anser allmänt att alltför stor kostnadsandel hänförts till handelssjöfarten. Länsstyrelserna i Västmanlands och Västerbottens län samt Rederiföreningen för mindre fartyg framhåller i sammanhanget, att det statistiska underlag som f. n. är tillgängligt inte ger möjlighet till en så detaljerad uppdelning av kostnaderna som är önskvärd.

Sveriges redareförening hänvisar till ett genom föreningens försorg utarbetat förslag vari handelssjöfartens andel uppskattats till 70 % i stället för 95 % enligt utredningen.

Tre remissinstanser tar upp det kostnadsbidrag om 2,5 milj. kr. som utredningen föreslagit beträffande fritidsbåttrafiken. *Sjösportens samarbetsdelegation* har i princip inte något att erinra mot att fritidsbåttrafiken lämnar föreslaget samkostnadsbidrag. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att beloppet är alltför litet med hänsyn till den omfattning som denna trafik har i inomskärslederna särskilt i stockholmsområdet. *Svenska hamnförbundet* anser, att det föreslagna beloppet varken står i proportion till fritidsbåttrafikens andel av skattemedlen eller denna trafiks kostnadsansvar gentemot sjöfartsverket.

Utredningens förslag till avgiftssystem innefattande fyra slag av avgifter nämligen fyravgift, isavgift, farledsavgift och lotsavgift, lämnas i sin helhet i princip utan erinran av *statens järnvägar*, *sjöfartsstyrelsen*, *statskontoret*, *riksrevisionsverket* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. Som tidigare nämnts konstaterar dock *sjöfartsstyrelsen*, att utredningens förslag är behäftade med vissa brister och olägenheter. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner däremot det av utredningen skisserade avgiftssystemet med dess olika avgiftsslag i stort sett tillfredsställande från teknisk kostnadsfördelningssynpunkt.

I fråga om konstruktionen m. m. av de skilda komponenterna i avgiftssystemet har synpunkter anförts av åtskilliga remissinstanser.

Förslaget till konstruktion av fyra v g i f t tillstyrks i princip av *länsstyrelsen i Gävleborgs län*, *Skånes handelskammare* och *Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen*. *Samarbetsdelegationen* har i princip inte något att erinra mot utredningens förslag att införa en fyravgift som i stort sett skall avse samtliga resor för fartyg i genomgående trafik. *Delegationen* har inte heller någon erinran mot fyravgiftens uppbyggnad med bl.a. progressivitet vid ökad dräktighet.

Allmänna erinringar mot fyravgiftens konstruktion anføres däremot av *Rederiföreningen för mindre fartyg* och *Näringslivets trafikdelegation*. *Rederiföreningen* framhåller, att fartygsägarna inte går iland med en fyravgift med den konstruktion utredningen föreslagit. För de mindre fartygen gäller att fartygsägarna blir nödsakade att hålla sig inom ett område där de befrias från avgifter. För ett något större fartyg blir situationen inte bättre, eftersom det inte finns möjlighet för varje typ av mindre enhet att befara de närbegränsade område där fyravgift inte skall utgå. *Näringslivets trafikdelegation* framhåller att utredningens konstruktion försvårar trafik med dellaster vilket från avlastarsynpunkter är ogynnsamt. En förutsättning för användning av större fartygsenheter är ofta just samlastning från olika hamnar. *Delegationen* framhåller, att det är angeläget att fartyg som ofta anlöper svenska hamnar beviljas vissa lättnader i fyravgifterna.

Delade meningar råder om förslaget att man efter någon tid bör överväga en regional differentiering av fyravgiften. Förslaget tillstyrks av *statens järnvägar*, *riksrevisionsverket*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* och *Sveriges redareförening*. *Statens järnvägar* anser att en differentiering av fyravgiften är motiverad såväl regionalt som säsongmässigt. *Riksrevisionsverket* menar, att en regional differentiering av fyravgiften bör genomföras senast ett år efter det de nya avgifterna införts då sjöfartsverket enligt utredningens förslag skall redovisa det regionala utfallet av intäkter och kostnader. *Sveriges redareförening* anser inga skäl föreligga att fördröja den regionala differentieringen. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* slutligen anser, att utredningen i hög grad lämnat de väsentliga problemen olösta genom att inte omedelbart föreslå en regional differentiering av fyravgiften. Länsstyrelsen pekar vidare på att det borde varit en viktig uppgift för utredningen att göra en så rättvisande regionindelning som möjligt och anser att en regionindelning bör göras som framför allt tar hänsyn till det aktuella ekonomiska utfallet för olika kustavsnitt.

Motståndare till en regional differentiering av fyravgiften är däremot *länsstyrelserna i Gävleborgs och Västerbottens län*, *Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen*, *LO*, *hamnstyrelsen i Gävle* och *Norrlandsförbundet*. *Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen* anser, att ett avsteg från principen om att varje trafikgren skall bära sina kostnader måste vara motiverat från samhällsekonomisk synpunkt. Näringslivet i en bygd kan komma att bli belastat i så ogynnsam riktning att dess fortsatta existens mer eller mindre äventyras. Detta är en utveckling som bl. a. från försvarssynpunkt måste te sig föga önskvärd. *LO* framhåller att den regionala differentieringen går rakt emot de lokaliseringssträvanden i Norrland som under senare år blivit ett allt väsentligare moment i näringspolitiken. Även *Norrlandsförbundet* menar att allvarlig skada skulle förorsakas det norrländska näringslivet, om en regional differentiering skulle ske.

Sjöfartsutredningens förslag att en farledsavgift och en lotsavgift — båda regionalt differentierade — skall täcka kostnaderna för den lokala sjöfarten tillstyrks i princip av *sjöfartsstyrelsen*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *hamnstyrelsen i Gävle*, *Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen* och *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*. *Sjöfartsstyrelsen* anser i likhet med utredningen, att kostnaderna för det lokala farledsväsendet i princip skall avräknas mot särskilda avgifter som är avpassade efter de faktiska kostnaderna inom varje region och föreslår samtidigt att avgifternas nivå bör ligga vid ungefär två tredjedelar av nuvarande lotstaxa. *Föreningen Sveriges inrikessjöfart* framhåller att utredningens förslag är en väsentlig förbättring, eftersom det är olämpligt att framtinga onödiga lotsningar enbart av fiskala skäl. Föreningen framhåller emellertid, att farledsavgiftens höjd kommer att få icke godtagbara konsekvenser genom att den skall utgå för i princip varje anlop av varje lots-

distrikt. Detta drabbar främst vissa fartyg i kombinerad in- och utrikesfart.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Svenska hamnförbundet, Näringslivets trafikdelegation och *Sveriges redareförening* avstyrker den föreslagna konstruktionen av farledsavgiften och lotsavgiften. *Länsstyrelsen* anser, att dessa avgifter bör konstrueras på ett mellan olika lotsplatser mer utjämnat sätt med en högre fast andel. *Svenska hamnförbundet* framhåller att självkostnadsprincipen i fråga om lots- och farledsavgiften måste genomföras mer konsekvent, vilket innebär att avgifterna bör fastställas var för sig med normalt lägre farledsavgifter som följd. *Sveriges redareförening* förordar bibehållande av den nu gällande bestämmelsen att halv avgift i det fall lots tas i anspråk skall utgå för fartyg som går i linjetrafik mellan svensk och utrikes ort och som enligt en av sjöfartsverket godkänd turlista gör minst en resa i veckan. Föreningen framhåller vidare att farledsavgiftens utsträckning till att gälla även kombinerad utrikes fart innebär en avsevärd merbelastning för ifrågavarande fartyg.

Även flertalet av övriga remissinstanser ställer sig avvisande till utredningens förslag till regionalt differentierade farleds- och lotsavgifter, vilket följer av deras allmänna inställning till utredningens tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen.

Förslaget att införa en *almancsbunden isavgift* möter ingen erinran i princip från *Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, hamnstyrelsen i Gävle* och *Näringslivets trafikdelegation*. *Samarbetsdelegationen* och *Näringslivets trafikdelegation* framhåller dock att det inte kan uteslutas att den föreslagna isavgiften kan få mycket allvarliga återverkningar för Norrlands näringsliv. *Samarbetsdelegationen* framhåller bl. a. de allvarliga ingrepp i malmtransporternas fördelning på Luleå och Narvik som blir följden av de extra kostnader som kommer att drabba transporter- na över Luleå och anser därför att en för hela landet lika isavgift är den enda riktiga lösningen. *Hamnstyrelsen i Gävle* förordar att isavgiften för de sydligare norrlandshamnarna sätts väsentligt lägre än vad utredningen föreslagit för att en godsavledning till landväga transportgrenar inte skall bli följden.

En klart avvisande hållning till införande av en isavgift intas av *general- tullstyrelsen, kommerskollegium, länsstyrelsen i Västerbottens län, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, LO* och *TCO*.

Utredningens förslag att avgiftsbelägga den *inrikes sjöfarten* tillstyrks i princip av *länsstyrelserna i Västmanlands och Västerbottens län* samt *Rederiföreningen för mindre fartyg*. Den förstnämnda länsstyrelsen förordar dock med hänvisning till bl. a. den stora osäkerhet som vidlåder det utnyttjade statistiska materialet att avgifterna införs successivt, även om det i och för sig inte gäller extremt höga pålagor. *Rederiföreningen för mindre fartyg* framhåller också, att avgifterna måste vara riktigt avvägda och skäliga så att vederbörande fartygsägare förmår att erlægga dem.

Näringslivets trafikdelegation och *Skånes handelskammare* motsätter sig att den inrikes sjöfarten, som f. n. inte betalar fyr- och båkavgift, i avgiftshänseende jämföras med övrig sjöfart. *Näringslivets trafikdelegation* framhåller, att sjöfarten i Östersjön, Vänern och Mälaren med mindre och medelstort tonnage skulle drabbas så hårt att trafikens bestånd skulle allvarligt äventyras. *Handelskammaren* framhåller med hänsyn till det betydande ekonomiska läge i vilket den svenska kustsjöfarten med mindre fartyg befinner sig att åtminstone denna trafik bör fritas från avgiftsplikt.

Vad gäller den särskilda avgiften för bogserat gods, närmast timmer, framhåller *Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen* att det med tanke på bl. a. den norrländska skogsindustrins betydelse för vårt lands export förefaller både omotiverat och oberättigat att utkräva särskild avgift för timmersläpen. Delegationen påpekar också i fråga om de skador som timmersläpen förorsakar på farledsutmärkningen att vederbörande befälhavare oftast rapporterar missödet och att ägarebolaget ersätter sjöfartsverkets kostnader för eventuella återställningsarbeten. *Norrlandsförbundet* instämmer i delegationens synpunkter på avgift för bogserat gods. Med hänvisning till att utredningen baserat den föreslagna avgiften på en årlig kvantitet av 2 miljoner kubikmeter framhåller *Näringslivets trafikdelegation*, att enbart för fyra större skogsindustrier utgör de bogserade kvantiteterna totalt ca 4 miljoner kubikmeter per år. Kubikmeteravgiften för bogserat gods bör med hänsyn härtill kunna sättas väsentligt lägre än den föreslagna.

Det av utredningen förordade rabattsystemet i fråga om fyravgiften och farledsavgiften har mött erinringar från flera remissinstansers sida. *Länsstyrelsen i Stockholms län* påpekar allmänt, att det förefaller vara en begränsad del av sjöfarten som kan utnyttja de föreslagna rabatterna. *Svenska hamnförbundet* anser, att det inte finns skäl att göra den stora skillnad mellan linjefart och annan regelbunden trafik, som förslaget bygger på, och föreslår därför att flera typer av rabattkort införs oavsett om linjefart föreligger eller ej och att rabattsatserna även differentieras för anlop av en, två eller valfri hamn. Förbundet anser vidare — med hänsyn till att fraktavtal i regel sluts på tider som inte sammanfaller med utredningens definitioner — att års- och halvårskort skall kunna lösas för valfri avgiftsperiod. Förbundet påpekar slutligen att förslaget om att rabatt endast skall utgå efter förhandsbetalning inte är lämpligt då svårigheter kan föreligga att på förhand avgöra om ett årskort kan vara lönsamt eller ej. *Sveriges redareförening* har i och för sig en positiv inställning till utredningens förslag om förhandsbetalning men anför om rabattsystemet som sådant liknande synpunkter som Svenska hamnförbundet. Föreningen framhåller i övrigt, att skillnaden i rabatt är alltför stor mellan olika trafikformer, och föreslår vissa förändringar av rabatterna i avsikt att erhålla ett rättvisare förhållande mellan olika trafikantgrupper. Bl. a. förordas att rabattkort bör

kunna köpas för landet i dess helhet efter en rikstaxa. Vidare framhålles att ett och samma fartyg inte bör behöva betala mer än ett årskort inom ramen för en och samma avgift. I anslutning till förslaget att sjöfartsverket skall ha rätt att bevilja andra generella rabatter i den mån det står i överensstämmelse med riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och verkets företagsekonomiska målsättning understryker föreningen vikten av att rättvisa åstadkoms för nytillkommande trafikformer som inte förutsetts vid bestämmelsernas tillkomst. Slutligen framhåller föreningen att den delar sjöfartsutredningens uppfattning att det inte är motiverat att ge vissa malm-lastade fartyg halv avgift. Även *kommerskollegium* anför synpunkter på rabattbestämmelserna, som enligt dess mening fått en alltför begränsad omfattning med en ej rättvisande avgiftsfördelning som följd. Bl. a. påpekas att en stor del av det särskilt i Östersjön vanliga tonnaget, nämligen mindre och medelstora fartyg som årligen gör många resor på Sverige och därvid anlöper flera för olika resor ofta skilda sjöfartsområden i huvudsak synes ha ställts utanför det förordade rabattsystemet. För exempelvis den nyssnämnda fartygskategorin och andra grupper som inte kan dra nytta av rabatterna torde ökningen i avgiftsuttaget i åtskilliga fall kunna uppgå till 500 å 600 procent, vilket kommer att medföra en belastning av sådan relativ storleksordning att den inte kan anses överensstämma med kostnadsansvarighetprincipen. Kollegium föreslår att mer generellt verkande och differentierade former för nedsättning av fyr- och farledsavgifterna övervägs. En möjlig lösning anges vara införande av årsrabattkort för exempelvis två, fyra, sex etc. eller obegränsat antal anlop av genomfarts- resp. lokalleder med rabattsatser som varierar om anlöpen avser en, två, tre etc. bestämda hamnar eller valfri sådan.

Utredningens förslag om besiktningssavgifter för sjöfartsinspektionens verksamhet godtas av *statens naturvårdsverk* och *länsstyrelsen i Blekinge län*. *Naturvårdsverket* anser det angeläget att denna avgiftsbeläggning genomförs bl. a. mot bakgrund av att den förväntade ökningen av fartygstonnage med allmänfarlig last kan komma att innebära skärpta krav på handläggningen av säkerhetsfrågorna. Även *sjöfartsstyrelsen* tillstyrker i huvudsak utredningens förslag i denna del men finner det rimligt med vissa justeringar av de föreslagna avgiftsgränserna för att uppnå en bättre anpassning till de verkliga förrättningskostnaderna. Styrelsen anför även att avgiftsbelastningen för mindre fartyg inte torde bli rimlig med hänsyn till den ekonomiska bärkraften hos fartygsägarna. Av detta skäl föreslås att fartyg under 500 ton brutto skall beläggas med avgifter som är direkt proportionella mot bruttodräktigheten. För att kompensera det intäktsbortfall som blir resultatet av avgiftssänkningen för det mindre tonnaget anser styrelsen att statsmedel bör utgå. Även *fiskeristyrelsen* och *Sveriges fiskares riksförbund* har påpekat konsekvenserna för det mindre tonnaget av de föreslagna avgifterna. *Sveriges fiskares riksför-*

bund hemställer med hänvisning till fiskets otillfredsställande lönsamhet under senare år att någon ändring i fråga om fiskefartygens besiktningskostnader inte företas.

Några remissinstanser — *länsstyrelsen i Västerbottens län, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg* och *LO* — avstyrker utredningens förslag till besiktningsavgifter. *Sveriges redareförening* och *LO* anser, att de icke regelbundet återkommande inspektionerna, som sjöfartsinspektionen företar i samarbete med yrkesinspektionen och som avser fartygs lastning och bemanning och åtgärder för att förebygga olycksfall, bör undantas från avgiftsskyldighet. Denna verksamhet är att betrakta som en uppgift som bör bekostas av allmänna medel liksom fallet är med yrkesinspektionen i land. När det gäller sjöfartsinspektionens övriga uppgifter framhåller redareföreningen, att dessa i första hand bestäms av en lagstiftning som i stor utsträckning är grundad på internationella konventioner och att införandet av avgifter för dessa förrättningar inte bör ifrågakomma och i vart fall anstå tills kostnadsansvarigheten för staten och övriga intressenter utretts. Även *Rederiföreningen för mindre fartyg* anser det omotiverat att en fartygsägare skall erlägga besiktningsavgift för förrättningar enligt lagen om säkerhet på fartyg. Beträffande oklassade fartyg har föreningen dock inga invändningar mot att besiktningar enligt tillsynslagen avgiftsbeläggas.

Utredningen har slutligen föreslagit att generaltullstyrelsen skall handa debitering och uppbörd av fyravgifter, isavgifter samt lots- och farledsavgifter. *Sveriges redareförening* anser att denna ordning blir väsentligt billigare än om sjöfartsverket upprättar en ny kameral avdelning för uppbördsverksamheten. *Riksrevisionsverket* har inte något att erinra mot förslaget vad avser fyravgiften samt farleds- och isavgiften för utrikestrafiken men påpekar att tullverket f. n. inte har någon organisation för uppbörden av den inrikes fyravgiften. Denna omständighet bör närmare övervägas innan ställning tas till vilken myndighet som skall ombesörja denna uppbörd. *Riksrevisionsverket* anser vidare att debitering och uppbörd av lotsavgifter bör åvila sjöfartsverket. Som skäl härför åberopas den omständigheten att fartyg efter lotsning ej alltid anlöper svensk hamn varför indrivningen av lotsavgifterna i vissa fall skulle omöjliggöras eller i vart fall avsevärt försvåras för tullverket. *Generaltullstyrelsen* framhåller allmänt att styrelsen till skillnad från sjöfartsstyrelsen har en väl utbyggd organisation för uppbörd av statsverket tillkommande avgifter och att några invändningar därför inte kan resas mot förslaget att tullstyrelsen medverkar vid uppbörden av sjöfartsavgifter. Styrelsen framhåller vidare att uppbördsförfarandet i vad avser fartyg i utrikes trafik inte torde innebära några större svårigheter eftersom alla fartyg i sådan trafik skall anmälas för tullklarering varje gång en hamn angörs. När det gäller fartyg i inrikes trafik bekräftar styrelsen dock de av riksrevisionsverket påpekade svårigheter-

na. I den mån rederierna väljer att med tillämpning av det föreslagna rabattsystemet lösa halvårskort synes dock inte några större svårigheter behöva uppstå eftersom tullstyrelsens kontroll över att avgifter erlagts skulle kunna utövas stickprovsvis. För att styrelsen skall kunna medverka vid uppbörd av orabbaterade avgifter och vid kontroll över att avgiftsplikten vederbörligen fullgjorts när det gäller fartyg i ren inrikes trafik måste emellertid övervägas en annan ordning för avgifternas erläggande än den som utredningen förutsatt. Generaltullstyrelsen förordar ett system med deklarations-skyldighet enligt vilket redarna deklarerar och erlägger avgifterna periodvis till sjöfartsstyrelsen eller eventuellt till distriktstullanstalten i det tulldistrikt där fartyget är hemmahörande. Deklarationerna kan stickprovsvis granskas, och straffbestämmelser bör införas för falskdeklaration.

IV. Departementschefen

Den 1 juli 1969 omorganiserades sjöfartsverkets centrala förvaltning. Den tidigare på åtta byråer uppdelade verksamheten sammanfördes till fem huvudavdelningar, nämligen driftavdelningen, sjökarteavdelningen, sjöfartsinspektionen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen. Sjöfartsverkets uppgifter koncentrerades till handelssjöfartens behov. Vissa uppgifter, bl. a. sådana som närmast avsåg att tillgodose fritidsbåttrafikens och fiskets intressen, överfördes till andra myndigheter.

I samband med omorganisationen uttalades att verksamheten i fortsättningen, med beaktande av sjösäkerhetens krav, borde ges en mera ekonomisk inriktning med i princip full kostnadstäckning som mål. Härvid förutsattes de av statsmakterna antagna trafikpolitiska riktlinjerna vara vägledande för sjöfartverkets handlande. I enlighet härmed borde verksamheten bl. a. ges en omfattning och inriktning, som i huvudsak svarade mot efterfrågan på verkets tjänster och trafikanternas villighet att betala härför.

De genomförda organisatoriska förändringarna inom sjöfartsverkets centrala förvaltning skulle senare följas upp med en anpassning även av vissa delar av den regionala organisationen. Vidare förutsattes en ändring av gällande avgiftssystem. Lotsorganisationsutredningen har nu framlagt förslag till ny organisation av lots- och fyrväsendet, och sjöfartsutredningen har föreslagit nya sjöfartsavgifter.

I det följande kommer jag först att behandla l o t s - o c h f y r v ä s e n d e t s o r g a n i s a t i o n .

Lots- och fyrväsendet dominerar sjöfartsverkets lokala verksamhet. Inom ramen för verkets allmänna målsättning skall denna verksamhet trygga fartygens säkra framförande i svenska farvatten. I arbetsuppgifterna ingår förutom lotsning underhåll av fyrar, utsättning, intagning och

underhåll m.m. av bojar, prickar etc. Lots- och fyrväsendet ingår också tillsammans med bl. a. tullverket, polisväsendet och krigsmakten i den statliga sjöräddningsverksamheten och havsövervakningen.

Lotsningen och de övriga arbetsuppgifterna på sjösäkerhetsområdet bedrivs f. n. i huvudsak från 44 lotsuppassningsställen utefter kusten och i Mälaren. De administrativa enheterna, lotsplatserna är 30 till antalet. Organisationen hålls samman regionalt inom sex lotsdistrikt, som vart och ett förestås av en lotsdirektör. På lotsplatserna finns ca 430 lotsar och ca 270 båtmän. Antalet anställda på varje lotsplats varierar från några få man till omkring 80.

Lots- och fyrväsendets nuvarande organisation är i hög grad historiskt betingad. De fortgående förändringarna inom sjöfartsnäringen med övergång till allt större, mer specialiserade och tekniskt allt bättre utrustade fartyg och med en koncentration av trafiken till färre hamnar har successivt ändrat betingelserna för serviceverksamheten inom lots- och fyrväsendet. Som framgått av den tidigare redovisningen har lotsningsfrekvensen sjunkit de senaste åren. Under större delen av 1960-talet har mot bakgrund härav rationaliseringssträvandena inom lots- och fyrväsendet inriktats på en successiv anpassning av organisationen till de ändrade förutsättningarna. En koncentration till ett färre antal uppassningsställen har eftersträvat, samtidigt som servicen anpassats för att motsvara sjösäkerhetens och främst den kommersiella sjöfartens behov. När det gäller utvecklingen i övrigt kan noteras den nu snart genomförda automatiseringen av fyrarna samt uppbyggnaden av ett sammanhängande system för positionsbestämning (decca) runt våra kuster, till vilka ändamål riksdagen under en följd av år ställt medel till förfogande.

Lotsorganisationsutredningen har haft till uppgift att mot bakgrund av den pågående utvecklingen närmare utreda den framtida målsättningen för sjöfartsverkets engagemang i fråga om lotsservice och sjösäkerhetsåtgärder. Utredningens överväganden har resulterat i en skiss till framtida organisation för det lokala lotsväsendet. Skissen har givits formen av alternativa modeller för en anpassning av verksamheten vid varje lotsuppassningsställe till efterfrågan på service.

Den organisation, som utredningen stannat för, innebär en minskning av antalet lotsuppassningsställen från nuvarande 44 till 28. Lotsplatsernas antal förutsätts minska från 30 till 11. Av de uppassningsställen som förutsätts indragna torde enligt utredningen dock 11 bibehållas under en övergångsperiod. Under förutsättning att lotsningsverksamhet alltjämt skall bedrivas inom samtliga kustområden, beräknar utredningen personalbehovet år 1975 till ca 340 lotsar och ca 190 båtmän.

Förslaget ger enligt utredningens bedömning den organisation som till lägsta möjliga kostnad fortfarande medger en tillfredsställande lotsservice runt hela Sveriges kust och som samtidigt är förenlig med sjösäkerhetens

krav. Utredningen har då inte räknat med att lotsväsendet helt kommer att finansieras med lotsningsavgifter. I sådant fall måste organisationen ytterligare begränsas.

Utredningens förslag utgår bl. a. från förutsättningen att *ett system med i princip allmän lotsfrihet* införs. Skyldighet att anlita lots bör dock gälla för tankfartyg och andra fartyg med allmänfarlig last samt vid passage av svårnavigabla farvatten, varvid förutsätts undantag för mindre fartyg.

Flertalet remissinstanser har mot bakgrund av målsättningen om en efterfrågeanpassad lotsorganisation ansett sig böra acceptera huvudlinjerna i utredningens förslag inklusive tanken på att införa principiell lotsfrihet med vissa undantag. Vissa remissinstanser har dock pekat på de negativa konsekvenser som de av utredningen föreslagna förändringarna i organisationen kan få. Farhågor uttrycks sålunda för att ett genomförande av utredningens förslag kan komma att medföra en försvagning av de samlade resurserna för havsövervakningen och en försämring av sjöräddningsberedskapen. Några remissinstanser anser sig av sistnämnda skäl böra avstyrka en ytterligare begränsning av lotsorganisationen.

Det system med lotsplikt, som — visserligen med väsentliga inskränkningar — ännu är gällande, infördes år 1894 och motiverades huvudsakligen med sjösäkerhetens krav. Bestämmelserna i gällande lotsförordning om lotsplikt hänför sig primärt inte till sjösäkerheten som sådan utan avser i första hand att skapa underlag för en lotsavgiftsplikt.

Den tekniska utvecklingen har lett till att allt fler fartyg numera är utrustade med kvalificerade anordningar för säker navigering och att utmärkningen av farlederna successivt förbättrats genom tillkomsten av nya och effektivare säkerhetsanordningar. Jag vill också erinra om att den försöksverksamhet med befrielse från lotsplikten, som sedan några år på lotsorganisationsutredningens förslag bedrivits i vissa farvatten, har visat sig fungera tillfredsställande. Med hänsyn bl. a. härtill förordar jag att en omläggning av lotsplikten sker i enlighet med utredningens förslag. Utifrån en ordning med allmän lotsfrihet som huvudprincip bör det i fortsättningen ankomma på befälhavare att med ledning av bestämmelserna i sjölagen avgöra om han behöver anlita lots för eget och andra fartygs säkerhet i farled eller i hamn. Vissa remissinstanser har påpekat att fartygsbefälhavare av sitt rederi kan utsättas för påtryckning att avstå från att anlita lots när han själv skulle vara benägen att begära sådan medverkan. Jag vill i anslutning härtill erinra om att befälhavare enligt sjölagen är skyldig att sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Undantag från regeln om lotsfrihet bör som utredningen förordat i regel gälla för tankfartyg och andra fartyg med allmänfarlig last samt i svårnavigabla farvatten, varvid förutsätts undantag för mindre fartyg. En föreskrift om skyldighet att anlita lots i sådana fall ter sig i hög grad berättigad

mot bakgrund av den snabba utvecklingen mot allt större tankfartyg. Riskerna har därigenom ökat för bl. a. vittgående skadeverkningar vid en sjöolycka, särskilt i inre farvatten. Från allmänna säkerhetssynpunkter finns det all anledning att såvitt möjligt eliminera de risker som är förenade med framförandet av sådana fartyg. Samma skyddssynpunkter kan med fog anföras i fråga om fartyg med annan allmänfarlig last, såsom gas, syror o. d. Enligt överbefälhavaren bör övervägas om inte atomdrivna fartyg skall jämsställas med fartyg med allmänfarlig last. Jag vill i anslutning härtill erinra om att rätten för sådana fartyg att färdas i svenska farvatten redan reglerats i särskild ordning.

Sjösäkerhetssynpunkterna talar också för att lotstväng införs i vissa fall t. ex. vid fart i trånga farleder, i hamninlopp och i farleder med intensiv trafik. Som exempel på farvatten där sådant lotstväng bör kunna komma i fråga kan nämnas farlederna till Luleå, Stockholms skärgård, Södertälje kanal, samt Göteborgs skärgård.

Bestämmelser om en straffsanktionerad lotsplikt av i huvudsak den omfattning jag här förordat i förening med en lämplig avvägning av avgifterna för utförda lotsningar bör enligt min mening kunna skapa betydligt bättre garantier för sjösäkerheten än nuvarande bestämmelser i lotsförordningen. Jag återkommer till avgiftsfrågan vid behandlingen i det följande av sjöfartsutredningens förslag.

Det bör åvila Kungl. Maj:t att efter förslag av sjöfartsverket meddela bestämmelser om straffsanktionerad lotsplikt. I samband härmed bör — med ledning bl. a. av utredningens synpunkter härvidlag — avgränsningen av ifrågavarande lotsplikt med avseende på fartygstorlek m.m. närmare klarläggas. Jag utgår i sammanhanget vidare från att befälhavare efter särskild prövning skall kunna av sjöfartsverket erhålla bevis som befriar honom från lotsplikten i vissa farleder.

Som framgår av redogörelsen i det föregående har den totala lotsningsfrekvensen minskat betydligt. På vissa kuststräckor har antalet lotsningar gått ned mycket kraftigt, vilket får ses som ett uttryck för att något reellt behov för sjöfarten av en så vittförgrenad lotsorganisation som den nuvarande knappast längre föreligger. Jag finner det därför naturligt, att en *ytterligare koncentration av lotsningsverksamheten* sker till de kustavsnitt och hamnar som alltjämt är av betydelse för sjöfarten. Den framtida efterfrågan på lotsningstjänster bör i princip vara avgörande för i vilken utsträckning denna koncentration bör ske. I likhet med flertalet remissinstanser delar jag alltså utredningens principiella ståndpunkt härvidlag. Jag är emellertid inte beredd att nu ansluta mig till den modell eller plan för ytterligare rationaliseringsåtgärder som utredningen förordat. I sammanhanget vill jag nämna, att sjöfartsverket för sin del räknar med att under de närmaste åren följande ytterligare förändringar kan komma i fråga, nämligen sammanläggning av Hudiksvalls, Söderhamns och

Gävle lotsplatser, inordning av Furusunds lotsplats under Stockholms lotsplats, sammanläggning av Lysekils och Nordkosters lotsplatser samt indragning av lotsuppassningsställena Dalarö, Storugns och Ystad. Mot bakgrund av den hittillsvarande utvecklingen av lotsningsfrekvensen anser jag sjöfartsverkets bedömning i och för sig rimlig. De ingående och allsidiga överväganden som förändringar i lotsorganisationen motiverar talar dock enligt min mening för att i fortsättningen även planerade indragningar eller sammanläggningar av lotsuppassningsställena underställs Kungl. Maj:ts prövning.

I fråga om återverkningarna för personalen inom lotsväsendet bör nämnas, att de rationaliseringar som hittills genomförts i stort sett kunnat ske i anslutning till en naturlig personalavgång och ålderspension vid nedre pensionsgränsen. Jag räknar med att det skall bli möjligt att i huvudsak bibehålla en sådan ordning vid fortsatta förändringar av lotsorganisationen. Det kan vidare nämnas att den av statsmakterna nyligen beslutade lagstiftningen om generell arbetstidsförkortning från 42½ till 40 timmar i veckan i viss utsträckning kommer att motverka förutsatt minskning av främst antalet båtmän.

Som framhållits i det föregående bär staten huvudansvaret för att *sjöräddningsväsendet* anordnas på ett ändamålsenligt sätt. Det åligger sjöfartsverket att samordna sjöräddningsarbetet. Personal och övriga resurser inom lots- och fyrväsendet spelar en betydelsefull roll i samarbetet mellan olika statliga och andra organ för att upprätthålla en effektiv sjöräddningstjänst och övervakning av våra kuster. I detta samarbete deltar med viktiga uppgifter sådana statliga myndigheter och institutioner som televerket, tullverket, polisen, marinen, flygvapnet och luftfartsverket. I fråga om lots- och fyrväsendets medverkan har farhågor uttryckts för att en fortsatt rationalisering kan försämra effektiviteten inom sjöräddningen och kustövervakningen. Även om det bör konstateras att lots- och fyrväsendet primärt är inriktat på andra uppgifter, är jag medveten om de problem som den fortsatta rationaliseringen i vissa fall kan innebära. Genom den tidigare angivna handläggningsordningen, enligt vilken Kungl. Maj:t kommer att underställas ändringar i lotsorganisationen bör emellertid garantier skapas för att även sjöräddnings- och övervakningsaspekterna blir beaktade i rimlig utsträckning.

Bortsett härifrån vill jag understryka vikten av att frågan om sjöräddningens framtida verksamhetsformer blir föremål för närmare överväganden. Frågan kommer också snarast att utredas i lämplig form.

I anslutning till sina mera allmänna överväganden av lots- och fyrväsendets framtida organisation har utredningen även tagit upp vissa speciella frågor, som sammanhänger med *huvudmannaskapet för lotsningsverksamheten*.

Härvidlag ansluter jag mig till utredningens grundläggande uppfattning

att huvudmannskapet för all lotsning i riket i princip bör åvila staten. Härför talar såväl effektivitets- och samordnings- som säkerhetssynpunkter. En avveckling av hamnlotsorganisationen i det fåtal städer som fortfarande har en sådan organisation liksom av hamnlotstvånget är enligt min mening önskvärd. Det bör uppdras åt sjöfartsverket att i samråd med vederbörande hamn klarlägga de ekonomiska och säkerhetsmässiga konsekvenserna av ett statligt övertagande av förekommande hamnlotsning och av behovet av hamnlotstvång samt inkomma till Kungl. Maj:t med därav föranledda förslag. Frågan hur lotsningsverksamheten till och i Göteborgs hamn, i Trollhätte kanal och i Väneren skall ordnas på ett från ekonomiska och säkerhetsmässiga synpunkter tillfredsställande sätt bör utredas särskilt i samråd med berörda intressenter.

I fråga om *lots- och fyrväsendets regionala organisation* har utredningen övervägt en begränsning av antalet lotsdistrikt från nuvarande sex till tre ävensom möjligheterna att på längre sikt helt slopa distriktsindelningen. Utredningen har dock velat avvakta organisationsförändringarna i lotsplatsorganisationen och den slutliga rationaliseringen av fyrverksamheten.

Jag vill i anslutning härtill erinra om att i prop. 1970: 1 förutsatts att östra lotsdistriktet skall sammanslås med mellersta lotsdistriktet varigenom antalet distrikt nedbringas till fem. Flera skäl talar enligt min mening för en ytterligare begränsning av antalet lotsdistrikt. Det bör härvidlag ankomma på sjöfartsverket att successivt följa upp lotsorganisationsutredningens överväganden och att — när säkrare underlag erhållits för en värdering av de organisatoriska, ekonomiska och driftmässiga konsekvenserna av en sådan begränsning — inkomma med förslag till Kungl. Maj:t.

Jag vill slutligen ta upp vissa frågor som mera specifikt berör det statliga farledsväsendet. Lotsorganisationsutredningen har anfört att betydande besparingar i materiel och arbetskraft torde kunna åstadkommas genom en begränsning av antalet farleder. I fråga om fyrväsendet understryks angelägenheten av att föreliggande planer för den fortsatta rationaliseringen följs upp. Vidare konstateras att det finns såväl utprickning som farledsbelysning som mera direkt är motiverad av timmerbogsering, fritidsbåttrafik och yrkesfiske och att kostnadsansvaret för dessa anordningar bör överföras till vederbörande intressenter. I anslutning till dessa utredningens påpekanden vill jag betona vikten av att sjöfartsverket tar till vara de möjligheter till besparingar som kan föreligga genom en begränsning av antalet farleder i fall där detta är utan påtaglig olägenhet för sjöfarten och genom en fortsatt automatisering av fyrary och andra säkerhetsanordningar. Jag vill också understryka vikten av att en successiv inventering och värdering sker av olika nyttodragares kostnadsansvar för verkets anläggningar. En sådan värdering bör självfallet ske i samverkan mellan sjöfartsverket och de myndigheter som handhar frågorna om fritidsbåttrafik och yrkes-

fiske. Till kostnadsansvarighetsfrågan återkommer jag närmare i det följande.

Jag övergår nu till att behandla frågan om de statliga sjöfartsavgifterna.

Med utgångspunkt i de av statsmakterna antagna trafikpolitiska riktlinjerna har sjöfartsutredningen förutsatt att varje sjötrafikantgrupp bör bestrida åtminstone de kostnader för erhållna tjänster som skulle bortfalla om tjänsterna inte tillhandahålls vederbörande (särkostnaderna). Varje trafikantgrupp bör vidare enligt utredningen lämna något bidrag till täckning av sådana gemensamma kostnader vilka inte utan vidare kan hänföras till vissa trafikanter eller trafikantgrupper (samkostnaderna). En utjämning av särkostnaderna mellan skilda trafikanter, kustavsnitt eller hamnar skulle enligt utredningen vara oförenlig med strävan att få till stånd en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Utredningen ser utformningen av de statliga sjöfartsavgifterna som ett viktigt medel i strävandena att nå fram till en rationell hamn- och sjötransportpolitik och en önskvärd samordning mellan sjöfarten och övriga transportgrenar. En förutsättning för att sjöfartsavgifterna skall svara mot dessa krav är att avgifterna utformas utifrån kostnadsansvarighetsprincipen. I enlighet härmed föreslår utredningen, att nuvarande för hela riket gemensamma avgifter — fyr- och båkavgift och lotsavgift — ersätts med ett mer differentierat avgiftssystem innefattande fyravgift, isavgift, farledsavgift och lotsavgift. Även den inrikes sjöfarten som hittills varit befriad från avgifter — utom lotsavgift då lots anlitas — föreslås i fortsättningen bli avgiftsbelagd. Kravet på full kostnadstäckning begränsar utredningen inte till trafikgrenen sjöfart i dess helhet utan förutsätter, att kravet skall hänföras till olika delar av verksamheten, till olika geografiska områden etc. Utredningen förutsätter emellertid också, att utöver avgifter på sjöfarten tillskott av statsmedel skall kunna förekomma, när statsmakterna anser att olönsam verksamhet bör bibehållas av näringspolitiska, sociala eller andra skäl.

Åtskilliga remissinstanser har ansett sig i och för sig kunna acceptera grundtankarna i utredningens förslag, men flertalet 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.

För min del är jag inte heller beredd att förorda ett avgiftssystem som är lika långtgående vad gäller uppdelningen av kostnadsansvaret som sjöfartsutredningen föreslagit. Inom ramen för de trafikpolitiska riktlinjerna anser jag det motiverat att beakta exempelvis de särskilda problem som sjöfarten på norrlandskusten erbjuder, det mindre och medelstora tonnageets speciella betingelser etc. Efter ingående överväganden har jag stannat för de förslag som jag redovisar i det följande.

Det avgiftssystem som jag föreslår bygger på en *fördelning av sjöfartsverkets kostnader* på verkets huvudsakliga verksamhetsområden *farleds- och fartygsverksamhet*, vilka i stort sett motsvaras av anslagen Allmänna sjövägar resp. Säkerheten på fartyg. Jag vill dock göra ett väsentligt undantag. De i anslaget Allmänna sjövägar ingående *kostnaderna för den statliga isbrytningen*, som utredningen inräknat i kostnadsansvaret, bör enligt min mening även i fortsättningen bestridas av skattemedel. De bör således betraktas som ett driftbidrag till sjöfarten främst på norrlandskusten. Jag vill i sammanhanget erinra om mina uttalanden i prop. 1970:84 angående ett regionalpolitiskt betingat transportstöd till Norrland. Jag vill vidare erinra om att inriktningen och omfattningen av den framtida isbrytarverksamheten lämpligen bör klarläggas i anslutning till behandlingen av hamnutredningens kommande betänkande om vintersjöfarten på Norrland.

Några remissinstanser har ifrågasatt, om inte staten bör svara även för *kostnaderna för sjökartläggning* i likhet med vad som är fallet beträffande kostnaderna för kartläggningen på land. Sjökartläggningen kan dock enligt min mening inte sägas ha det allmänna intresse som kännetecknar kartläggningen på land. Det gäller kartläggningen av såväl svenskt inre farvatten som svenskt territorialvatten i övrigt. Jag vill i sammanhanget vidare erinra om att Kungl. Maj:t nyligen uppdragit åt sjöfartsverket att närmare klarlägga målsättningen för och behovet av sjökartläggning för handelsjöfarten. I avvaktan på resultatet härav anser jag i varje fall, i likhet med utredningen, att kostnaderna för den nuvarande sjökartläggningen i princip bör ingå i handelsjöfartens kostnadsansvar.

De kostnader för budgetåret 1970/71 som beräknats under anslaget Övrig verksamhet har jag hänfört till farleds- eller fartygsverksamhet med undantag för militär sjökartläggning och radiotjänst åt sjöfarten. Den förstnämnda verksamheten avser endast marinens behov av sjökartläggning och radiotjänst åt sjöfarten gäller nyhetsförmedling till svenska sjömän utomlands. Jag anser inte att kostnaderna för dessa aktiviteter bör innefattas i handelsjöfartens kostnadsansvar. I fråga om nyhetsförmedlingen till svenska sjömän vill jag erinra om att den liknande allmänna programverksamhet för utlandet, som Sveriges Radio bedriver sedan mitten av 1960-talet, betalas av skattemedel över anslag under åttonde huvudtiteln.

De beräknade kostnaderna för budgetåret 1970/71 för sjöfartsverket har i prop. 1970:1 upptagits med 117,6 milj. kr. Härav har beräknats 24,4 milj. kr. för isbrytningen och sammanlagt 1,4 milj. kr. för militär sjökartläggning och radiotjänst åt sjöfarten. Av återstående ca 92 milj. kr. hänför sig ca 84 milj. kr. till farledsverksamheten och ca 8 milj. kr till fartygsverksamheten.

Vad beträffar *farledsverksamheten* anser jag efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet att fritidsbåttrafiken och fiskerinäringen bör lämna ett bidrag till samkostnaderna för verksamheten. I likhet med

flera remissinstanser anser jag att åtminstone fritidsbåttrafiken med hänsyn till dess nuvarande omfattning bör betala ett högre belopp än de av utredningen föreslagna 2,5 milj. kr. Jag har därför preliminärt beräknat ett samkostnadsbidrag av 3,5 milj. kr. från denna intressegrupp. Jag vill i detta sammanhang erinra om att chefen för handelsdepartementet i prop. 1970: 79 angående stöd till idrotten förklarat att de frågor som hör samman med fritidsbåttrafiken bör utredas i särskild ordning. Frågorna om den serviceverksamhet för fritidsbåttrafiken som bl. a. sjöfartsverket utför och om finansieringen och fördelningen av ansvaret för denna verksamhet förutsätts därvid närmare klarläggas. Från yrkesfisket räknar jag med ett bidrag om 500 000 kr. Dessa samkostnadsbidrag bör fr. o. m. budgetåret 1971/72 i likhet med vad som redan är fallet i fråga om dessa nyttodragares bidrag till vissa särkostnader bestridas från anslagen Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m. m. och Bidrag till fiskehamnar m. m. under nionde huvudtiteln.

Resterande beräknade kostnader för farledsverksamheten utgör de kostnader som handelssjöfarten bör bestrida. Jag har fördelat dessa med ca 43 milj. kr. på genomgående sjöfart och 37 milj. kr. på lokal sjöfart. Följande principer och riktlinjer bör enligt min mening vara vägledande för hur dessa kostnader skall tas ut.

För att bättre anpassa avgiftssystemet till kravet på kostnadsansvarighet bör ett större antal resor än f. n. avgiftsbeläggas. Avgifterna bör också bättre anpassas till de lokala farledernas längd. Vidare bör som sjöfartsutredningen föreslagit obligatoriska avgifter utgå för resor mellan svenska hamnar. Från kostnadsansvarighetssynpunkt anser jag det motiverat att även bogsering av gods, främst timmer, beläggs med avgifter. Vissa rabatter som av skilda anledningar under årens lopp tillkommit för speciella slags fartyg och speciell trafik bör vidare i huvudsak slopas. Väsentligt är enligt min mening dessutom att avgiftssystemet inom ramen för en rimlig fördelning av kostnadsansvaret konstrueras så att uppbörd och administration kan ske utan ett komplicerat och kostsamt förfarande. Slutligen bör en alltför kraftig omfördelning av avgiftsbelastningen mellan de enskilda fartygen så långt möjligt undvikas.

För att bibehålla lotsningsbenägenheten på en från sjösäkerhetssynpunkt godtagbar nivå bör avgifterna för lotsning i det kommande systemet sänkas i förhållande till nuläget. Vid sådant förhållande kommer i ännu mindre grad än f. n. full täckning att kunna erhållas för kostnaderna för lotsorganisationen. Större delen av dessa måste därför liksom hittills täckas av de obligatoriska avgifter som i övrigt utgår.

Beträffande de framtida obligatoriska avgifterna bör dessa enligt min mening avpassas så att *kostnaderna för genomgående resp. lokal sjöfart* i princip täcks av särskilda avgifter.

Jag vill nu lämna en närmare redogörelse för det av mig förordade nya *avgiftssystemet inom ramen för sjöfartsverkets farledsverksamhet*.

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 uttas endast när lots anlitas. De angivna fyravgifterna avses tas ut när fartyg ankommer till svensk ort för att lämna eller hämta gods eller passagerare. I det följande anges mera konkret de tänkta avgifternas konstruktion, varvid de upptagna avgiftsbeloppen representerar det uttag som avses ske vid övergången till det nya systemet.

Den *allmänna fyravgiften för utrikes fart* tas liksom nu ut av fartyg som ankommer till svensk ort direkt från utrikes ort. Den beräknas efter fartygets nettodräktighet och blir lika över hela landet. Fartyg på högst 40 ton netto befrias från avgift. Avgiftsnedsättning till hälften bör åtnjutas enbart av linjefartyg i fjärrzonsfart. Den hittillsvarande rabatten om 50 % för malmfartyg slopas.

För att täcka de kostnader som i det föregående ansetts böra hänföras till den genomgående trafiken och dessutom visst underskott för lokal sjöfart bör avgiften sättas till 2 kr. per ton netto. Vid jämförelse med nuvarande fyr- och båkavgift bör observeras att denna tas ut vid både ankomst till och avgång från svensk ort. Antalet avgiftspliktiga resor per år bör ökas från sex till sju. Den allmänna fyravgiften beräknas medföra intäkter av drygt 43 milj. kr. per år, att jämföra med de beräknade intäkterna för budgetåret 1970/71 om ca 45 milj. kr. av nuvarande fyr- och båkavgift.

Den *lokala fyravgiften för utrikes fart* avses tas ut av fartyg i utrikes resa (dvs. fartyget skall lasta/lossa gods till/från utrikes ort) varje gång det ankommer till avgiftsområde, vilket i regel kommer att motsvara tulldistrikt. Främst för Stockholm och Göteborg synes tulldistriktet behöva uppdelas i två eller tre avgiftsområden för att en tillfredsställande geografisk jämställdhet med övriga avgiftsområden skall erhållas. Tulldistrikt har valts främst av uppördstekniska skäl. Taxan bör ha fartygets nettodräktighet och farledens längd (eller genomsnitt av olika farleders längd inom avgiftsområde) som avgiftsbestämmande faktorer. För frekvent trafik på en eller flera hamnar inom avgiftsområdet bör i förväg kunna köpas rabattkort som svarar mot tolv resor per halvår (januari—juni resp. juli—december).

Lotsningsavgiften avses i enlighet med det föregående utgå endast när lots anlitas och då med ett lägre belopp än enligt nuvarande taxa. Jag bedömer härvidlag en sänkning med i genomsnitt ca 25 % vara rimlig. Liksom i nuvarande system bör avgiften beräknas efter fartygets nettodräktighet och farledens längd. Den bör vidare i princip bygga på nuvarande taxa men ges en tekniskt sett något modifierad utformning. Med hänsyn till att den lokala fyravgiften tillsammans med lotsningsavgiften i stort sett skall täcka kostnaderna för den lokala sjötrafiken bör den lokala fyravgiften

motsvara lotsningsavgift i ena riktningen. Den lokala fyravgiften och lotsavgiften beräknas tillsammans medföra intäkter av ca (12 + 22) 34 milj. kr. per år.

Den *allmänna fyravgiften för inrikes fart* avses tas ut av fartyg på resor längs kusten och i Mälaren och som ankommer från avgiftsområde enligt definitionen i det föregående till annat sådant område i inrikes resa, vilken bör definieras så att lasten från svensk ort till annan svensk ort skall utgöra minst en fjärdedel av fartygets nettodräktighet. För att hålla upp-bördskostnaderna inom rimlig ram bör mindre fartyg förslagsvis på högst 400 ton netto hållas utanför avgiftssystemet. För att inte skapa någon tröskeleffekt bör avgift för övriga fartyg utgå per ton netto enbart för den del av dräktigheten som överstiger 400 ton. Genom den tänkta be-gränsningen torde huvuddelen av fartygen i inrikes fart och ca hälften av inrikesgodset i sin helhet undantas från avgifter. Avgiften sätts i likhet med den allmänna fyravgiften för utrikes fart till 2 kr. per ton netto och antalet avgiftspliktiga ankommande resor till resp. avgiftsområde till sju. För bogserat gods bör avgiften beräknas efter varans volym. Betal-ningsskyldighet bör åläggas varuägaren. Avgiften sätts till 15 öre per m³, vilket för timmer ungefär motsvarar 30 öre per ton, dvs. ungefär den avgift som i medeltal torde komma att utgå för övrigt inrikesgods. Den allmänna fyravgiften för inrikes fart beräknas medföra intäkter av ca 2,5 milj. kr. per år.

Det förordade avgiftssystemet beräknas således — inklusive vissa intäkter av försäljning av sjökort — sammanlagt medföra intäkter av drygt 80 milj. kr. motsvarande det kostnadsansvar som angetts i det föregående. Ett oför-ändrat avgiftssystem med fyr- och båkavgift, lotspenningar och försäljnings-avgifter för sjökort m. m. har i prop. 1970: 1 beräknats medföra intäkter om sammanlagt ca 78 milj. kr. Det totala avgiftsuttaget av den utrikes fartygs-trafiken, vilken betalar avgifter redan i dag, blir således i stort sett oför-ändrat, eftersom ca 2,5 milj. kr. av totalintäkterna härrör från inrikes-trafiken som f. n. inte betalar några obligatoriska avgifter.

Den totala avgiftsbelastningen (allmän fyravgift, lokal fyravgift och, då lots anlitas, lotsavgift) innebär i förhållande till nuvarande avgiftsuttag i stort en omfördelning av avgifterna till viss nackdel för de stora fartygen och de fartyg som gör flera anlop per resa. Detta beror i viss utsträck-ning på att lots- och lokala fyravgiftstaxan inte har den ökande degressi-vitet efter dräktighet och distans som kännetecknar nuvarande lotstaxa samt på att minskningen i intervallet 80—300 ton (max. 300 kr.) som den allmänna fyravgiften innebär i förhållande till fyr- och båkavgiften får relativt mindre betydelse vid ökad dräktighet. Angivna allmänna för-skjutning i avgiftsbelastningen framstår som rimlig med hänsyn till in-riktningen av sjöfartsverkets kostnader. För fartyg i östersjöfart (alla storleksklasser) kommer det nya avgiftssystemet att innebära en extra avgiftshöjning på grund av bortfallet av nu gällande rabattbestämmelser.

I sammanhanget bör erinras om att de statliga sjöfartsavgifterna normalt utgör en ringa andel av de totala fraktkostnaderna.

Beträffande *uppbördsförfarandet* är utgångspunkten i princip att tullverket som uppbär nuvarande fyr- och båkavgift skall uppbära avgifterna i det nya avgiftssystemet. Lämpligheten av att sjöfartsverket även i fortsättningen uppbär lotsavgiften bör dock särskilt övervägas. I varje fall i fråga om uppbörden av avgiften för bogsering synes någon form av deklara-tionssskyldighet bli aktuell för varuägaren.

Det ankommer på Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t be-stämmer att i huvudsaklig överensstämmelse med de angivna riktlinjerna fastställa de nya avgifterna.

Under förutsättning av riksdagens godkännande av den förordade av-gränsningen av handelssjöfartens kostnadsansvar och av principerna för avgiftssystemet avser jag att senare förelägga Kungl. Maj:t detaljerade för-slag till nya taxor. Jag avser därvid också föreslå att sjöfartsverket får be-sluta om sådana avvikelser — t. ex. i form av rabatter från avgiftssystemet — som är företagsekonomiskt motiverade samt att verket får meddela spe-cialbestämmelser för fartyg som tillhör nationer som behandlar egna fartyg gynnsammare än svenska i avgifts- och lotsningshänseende.

De nya lotsningsbestämmelserna inklusive den nya lotsavgiften samt de nya fyravgifterna bör träda i kraft den 1 januari 1971. Intäkterna av de nya avgifterna för senare hälften av budgetåret 1970/71 torde få tas till uppbörd under de på riksstatens inkomstitel för nämnda budgetår upp-tagna posterna Fyr- och båkmedel och Lotspenningar.

Jag övergår nu till att översiktligt beröra det andra av sjöfartsverkets huvudsakliga verksamhetsområden, nämligen *fartygsverksamheten*. De hit hänförliga kostnaderna beräknas enligt det föregående till drygt 8 milj. kr. Från detta belopp bör avräknas 1,4 milj. kr. utgörande intäkter i skepps-mättningsverksamheten samt 3,4 milj. kr. avseende intäkter av stämpel-skatt som erläggs vid förvärv av registreringspliktigt fartyg värt mer än 25 000 kr. Någon motsvarighet till stämpelskatt finns inte inom andra tra-fikgrenar. Med hänsyn till konkurrensneutraliteten bör angivna belopp tillgodoräknas fartygsverksamheten vid fastställande av kostnadsansvaret.

Jag anser i likhet med sjöfartsutredningen och flertalet remissinstanser, att kostnaderna för den statliga tillsynen av fartyg skall täckas och att *avgifter* bör tas ut för *vissa förrättningar enligt lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg*. Härmed avses de regelbundet återkommande inspek-tionerna, sjövärdighetsbesiktning, mellanbesiktning, passagerarfartygsbe-siktning och fribordsbesiktning samt viss extra besiktning. Avgift bör även utgå för förrättningar som erfordras för föreskrivna tidsbegränsande certifikat. Den del av sjöfartsinspektionens tillsynsverksamhet, som av-ser icke regelbundet återkommande inspektioner för att undersöka om bostäder, last, sanitära förhållanden, arbetstid, bemanning, lastningsför-

hållanden m. m. fyller lagens föreskrifter, bör däremot i likhet med vad som gäller för yrkesinspektionens och hälsovårdsnämnds verksamhet inte avgiftsbeläggas.

Grunden för taxan bör vara den beräknade kostnaden för varje förrättning. Härav följer att taxan i förhållande till sjöfartsutredningens förslag bör byggas ut något för de största lastfartygen. Med beaktande av vissa synpunkter som framkommit vid remissbehandlingen anser jag dock att avgifterna för mindre fartyg bör minskas något bl. a. med hänsyn till den ekonomiska bärkraften hos fartygsägarna, främst yrkesfiskarna. Avgifterna för fartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton bör därför göras direkt proportionell mot bruttodräktigheten. För att kompensera den intäktsminskning som följer härav har jag — efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet — kommit till att sjöfartsverket fr. o. m. budgetåret 1971/72 bör erhålla ett bidrag om ytterligare 500 000 kr. från anslaget Bidrag till fiskehamnar m. m. under nionde huvudtiteln.

De kostnader som sålunda skall täckas av förrättningsavgifter utgör — efter frånräknande av i det föregående angivna belopp — mellan 2,5 och 3,0 milj. kr. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att bemyndiga sjöfartsverket att närmare utforma taxa för ifrågavarande besiktningssverksamhet. Den nya taxan för besiktningssavgifter bör liksom de nya sjöfartsavgifterna träda i kraft den 1 januari 1971. Intäkterna av dessa förrättningsavgifter för senare hälften av budgetåret 1970/71 torde få tas till uppbörd under den på riksstatens inkomstitel för nämnda budgetår upptagna posten Skeppsmättningsavgifter.

Den fråga om kostnadsfördelningen mellan sjöfartsverket och hamnägare som behandlats av såväl sjöfartsutredningen som lotsorganisationsutredningen skall ytterligare beredas inom kommunikationsdepartementet och jag avser att i annat sammanhang återkomma härtill.

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag

att Kungl. Maj:t genom proposition bereder riksdagen tillfälle att avge yttrande över de av mig förordade allmänna riktlinjerna för lotsningsverksamheten m. m. samt för bestämning av kostnadsansvar och avgifter för sjöfarten.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten