

Trafikutskottets betänkande

1978/79:6

med anledning av propositionen 1978/79:24 om slopande av särskilda passageavgifter för Väner- och Mälartrafiken

Propositionen

I propositionen 1978/79:24 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen

1. att godkänna de allmänna riktlinjer för sloandet av kanal-, seglations- och slussavgifterna för Väner- och Mälarsjöfarten som i propositionen förordats,

2. att godkänna de riktlinjer för ersättning till Vänerns seglationsstyrelse och Stockholms hamn som i propositionen förordats.

För att slå vakt om trafiken på inlandshamnarna föreslås i propositionen att de särskilda passageavgifterna i Trollhätte och Södertälje kanal tas bort fr. o. m. år 1979. Intäktsbortfallet i kanalverksamheten ersätts genom avräkning mot intäkterna av de statliga sjöfartsavgifterna. Särskild kompensation föreslås utgå till Stockholms hamn i samband med att passageavgiften i Hammarbyslussen avskaffas vid årsskiftet. Kompensation föreslås även utgå till Vänerns seglationsstyrelse.

Utskottet

Som följd av riksdagens beslut (prop. 1977/78:13, TU 1977/78:8, rskr 1977/78:102) gäller fr. o. m. år 1978 ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. I likhet med det från år 1971 gällande systemet präglas även det nuvarande av en mycket omfattande avgiftsutjämning inom ramen för total kostnadstäckning. Genom reducering av passageavgifterna i Trollhätte och Södertälje kanal jämte kompenserande höjning av de allmänna sjöfartsavgifterna har insjöfarten fr. o. m. år 1978 delvis inordnats i den regionalpolitiskt motiverade avgiftsutjämningen.

Med de erfarenheter som har vunnits hittills under år 1978 och det ytterligare utredningsarbete som genomförts finns det enligt föredragande departementschefens mening nu förutsättningar att föra arbetet vidare med att helt inordna kanal- och insjötrafiken i det allmänna avgiftssystemet och därigenom från avgiftssynpunkt jämställa kust- och inlandshamnarna. I propositionen förordas att så sker. I stället för kanal- och seglationsavgifter föreslås farledsvaravgifter utgå för förlängda distanser. Omläggningen av avgiftssystemet anses böra ske inom ramen för sjöfartens kostnadsansvar, varvid kanal- och insjöfarten bör ses som en del av det svenska sjötransport-systemet. En omläggning bör kunna ske fr. o. m. den 1 januari 1979.

För trafiken på Trollhätte kanal innebär slopandet av den särskilda kanalavgiften – med den reducering av avgifterna som ägde rum år 1978 – en kostnadsminskning med totalt ca 16 milj. kr. över en ettårsperiod. För att täcka drift- och underhållskostnaderna för Trollhätte kanal under år 1979 behöver kanalverket enligt propositionen tillföras inkomster på ca 18 milj. kr. utöver de inkomster som härrör från lotsningen, fritidsbåtarna m. m.

F. n. har kanalverket i sin budgetering att räkna med dubbla intäkter av sin uppbörd av farledsvaruavgifter. Vid slopande av kanalavgifterna får kanalverket därför fortsättningsvis räkna med en högre faktor. För år 1979 räknar föredraganden överslagsmässigt med fyra och en halv gånger intäkten av farledsvaruavgiften (grundavgift jämte förekommande distanstillägg). Det anses ankomma på regeringen att i samband med att regleringsbrev utfärdas närmare ange den omräkningsfaktor som skall gälla för kompensation till kanalverket.

Ett inordnande av Vänersjöfarten i det allmänna systemet för sjöfartsavgifterna sägs medföra att den särskilda avgift som f. n. tas ut av Vänerns seglationsstyrelse för att täcka kostnaderna för farledsverksamheten – 1 kr. per ton gods – slopas. Farledsvaruavgiftens distanstillägg uppgår f. n. till 12 öre per tio nautiska mil. Skillnaden i distans mellan hamnarna i södra Väner, Åmål och Lidköping, och i den norra delen, Karlstad och Kristinehamn, uppgår till ca 3 distansklasser. Vid sina överväganden har föredraganden emellertid stannat för att hamnarna i Väner bör ligga i samma distansklass. Distanstillägget bör baseras på sträckan Vänersborg–Karlstad och uppges bli 96 öre att jämföra med nämnda avgift om 1 kr. per ton gods. För hela sträckan Göteborg–Karlstad skulle distanstillägget bli 1,56 kr. Frågan om distanstillägg sägs ankomma på regeringen att avgöra.

Omläggningen av avgiftssystemet bör enligt föredragandens mening inte föranleda någon ändring i huvudmannskapet vad avser farleds- och lotsningsverksamheten på Väner. Ansvaret bör således även i fortsättningen åvila Vänerns seglationsstyrelse. Ett bibehållet regionalt farleds- och kostnadsansvar förutsätter emellertid att seglationsstyrelsen tillförs inkomster som grundar sig på trafikutvecklingen.

Med utgångspunkt från den intäkt som distanstilläggen ger på Väner bör Vänerns seglationsstyrelse i sin budgetering t. v. räkna med dubbla intäkter av farledsvaruavgiftens distanstillägg. Ersättningen till seglationsstyrelsen bör ske via statens vattenfallsverk och från anslaget Ersättning till viss kanaltrafik under sjätte huvudtiteln.

För Mälartrafiken innebär enligt propositionen borttagandet av kanalavgifterna på nyttotrafiken i Södertälje kanal en minskad kostnadsbelastning jämfört med nuläget med ca 1 kr. per ton för mineralolja och ca 65 öre per ton för övrigt gods. Nettokostnaderna efter avdrag för intäkter från fritidsbåtarna m. m. kan för år 1979 beräknas till ca 3,9 milj. kr. För innevarande budgetår kan det underskott i driften av Södertälje kanal som skall belasta de allmänna

sjöfartsavgifterna beräknas till ca 2,4 milj. kr., dvs. en ökning med 2 milj. kr. jämfört med vad som beräknades i prop. 1977/78:100, bil. 9.

Borttagandet av kanalavgifterna i Södertälje kanal anses i viss utsträckning kunna inverka på fördelningen av trafiken mellan Södertälje kanal och Hammarbyleden. Hammarbyslussen utgör en del av Stockholms hamn. Den samordning som gällt mellan Södertälje kanal och Hammarbyslussen i avgiftshänseende sägs böra gälla även fortsättningsvis. Ett slopande av kanalavgifterna i Södertälje bör således följas av ett iikartat förfarande med de särskilda avgifterna för att passera Hammarbyslussen. Ett sådant förfarande kräver emellertid enligt förslaget att Stockholms hamn kompenseras för det inkomstbortfall som följer av slopandet av de särskilda avgifterna i slussen. Kompensation anses böra utgå i form av en årlig ersättning till hamnen. Ersättningen bör av effektivitetsskäl grunda sig på trafikvolymen och ha utgångspunkt i den taxenivå som f. n. gäller samt skall fastställas efter förhandlingar med Stockholms hamn. Den anses böra avräknas från den gemensamma uppbörden av sjöfartsavgifter och utgå i efterhand från anslaget Ersättning till viss kanaltrafik.

Den omläggning av avgiftssystemet som föreslås i propositionen innebär även enligt utskottets uppfattning att inlandshamnarnas konkurrenskraft stärks. En utveckling i denna riktning ligger också väl i linje med riksdagens tidigare ställningstaganden i hithörande frågor. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen godkänner de riktlinjer som föredraganden i propositionen förordat.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet
att riksdagen

1. godkänner de allmänna riktlinjer för slopandet av kanal-, seglations- och slussavgifterna för Väner- och Mälarsjöfarten som i propositionen 1978/79:24 förordats,
2. godkänner de riktlinjer för ersättning till Vänerens seglationsstyrelse och Stockholms hamn som i samma proposition förordats.

Stockholm den 23 november 1978

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Rolf Clarkson (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Åmål (s), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Rune Svensson (c) och Anita Bråkenhielm (m).

