

Regeringens proposition

1978/79: 24

om slopande av särskilda passageavgifter för Väner- och Mälartrafiken

beslutad den 26 oktober 1978.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

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 Vänerens seglationsstyrelse.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1978-10-26

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, de Geer, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om slopande av särskilda passageavgifter för Väner- och Mälartrafiken

1 Inledning

I prop. 1977/78:13 om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m. behandlades trafikpolitiska utredningens delbetänkande (DsK 1977:4) Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren. Utredningen hade att överväga frågan om att utsträcka transportstödet till Vänersjöfarten. Utredningen fann att den trafikavledning som transportstödet kan ha inneburit för sjötransporterna vid Trollhätte kanal var förhållandevis obetydlig. En utvidgning av transportstödet såg utredningen därför som en otillräcklig åtgärd för att slå vakt om trafiken på Vänern och de betydande investeringar som för denna hade vidtagits i farleder och hamnar. Frågan om att utvidga transportstödet till att omfatta annat än landtransporter borde enligt utredningens mening övervägas i samband med den generella översynen av transportstödet.

Utredningen förslög i stället att för trafiken kostnadssänkande åtgärder borde inriktas på passagekostnaderna, i första hand kanalavgifterna. Med de hänsynstaganden av regional- och lokaliseringspolitisk art som 1970 års riksdagsbeslut (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347) om sjöfartsavgifter innebar borde enligt utredningens mening följa en utjämning också av farledskostnaderna för inlandssjöfarten. De särskilda kanalavgifterna borde tas bort och intäktsbortfallet kompenseras genom en motsvarande höjning av de allmänna sjöfartsavgifterna. Därvid borde en viss mindre avgift utgå även för inrikes transporter. Drift- och underhållskostnaderna för Trollhätte kanal och farledsutmärkningen i Vänern föreslogs avräknas mot inkomsterna från de allmänna sjöfartsavgifterna. De för utbyggnad av Trollhätte kanal anvisade investeringsmedlen föreslogs vidare bli bortskrivna. Jämfört med

då gällande avgiftsuttag skulle passagekostnaderna för vänersjöfarten minska med i genomsnitt ca tre kr. per ton.

Utredningen berörde också Södertälje kanal och Mälarsjöfarten. Utredningen föreslog bl. a. att de senaste årens investeringar skulle skrivas bort. Dåvarande passagekostnader föreslogs bli reducerade, i första hand för den utrikes trafiken.

Utredningens förslag remissbehandlades. Huvudparten av remissinstanserna anslöt sig till tanken på att förbilliga farledskostnaderna för inlandsjöfarten.

I prop. 1977/78:13 behandlades inte trafikpolitiska utredningens analys av transportstödets inverkan på vänersjöfarten. Materialet studeras f. n. inom kommunikationsdepartementet inom ramen för den allmänna översyn av transportstödet som sker.

Föredragande departementschef ansåg i propositionen – i likhet med utredningen och huvuddelen av remissinstanserna – att det fanns skäl att ompröva kostnadsansvaret för de inre vattenvägarna och främst då Trollhätte kanal och farledsverksamheten på Vänern. Genom det speciella huvudmannaskapet, vattenfallsverket resp. Väners seglationsstyrelse, hade kanal- och vänersjöfarten hållits utanför den avgiftsutjämning som sedan länge gällde för hamnarna vid kusten och i stort också för mälarhusarna. Avgiftsbelastningen hade därigenom blivit högre än för sjöfarten i övrigt.

Föredraganden anslöt sig till utredningens uppfattning att en ändring borde komma till stånd och att avgiftsavvägningen borde ses i ett större sammanhang utan att därför ändra huvudmannaskapet. Utredningen förordade som nämnts att kust- och inlandshamnarna helt jämställdes i avgiftshänseende. Föredraganden ansåg dock inte att det vid detta tillfälle fanns skäl att gå så långt. Av betydelse var främst att skapa ett sådant utrymme för avgiftsavvägningen att avgifterna för det högtarifferade godset kunde sänkas betydligt. Härmed skulle en avledning av sådant gods till kusthamnarna kunna undvikas.

De nya avgiftsnivåer i kanaltaxan som förutsattes – 2,50 kr. per ton för mineralolja och 1,60 kr. per ton för övrigt gods – innebar en lättnad för Vänertrafiken av ca 7,5 milj. kr. under år 1978. Mot drift- och underhållskostnader i Trollhätte kanal på ca 16 milj. kr. efter avdrag för inkomster av lotsning, fritidsbåtar etc., stod intäkter i form av kanalavgifter på ca 8,5 milj. kr. Den nya farledsvaruavgiften som föreslogs i propositionen beräknades för kanal- och vänersjöfartens del inbringa ca 3,7 milj. kr., varav 1,4 milj. kr. i distanstillägg. Farledsvaruavgiften skulle såvitt avsåg denna sjöfart uppbäras av Trollhätte kanalverk. De intäkter som ytterligare skulle erfordras för att kanalverkets kostnader skulle täckas borde avräknas mot intäkterna av sjöfartsavgifterna i övrigt.

Med hänsyn till de effektivitetskrav som bör ställas på kanalverksamheten ansågs det angeläget att kanalverket tillfördes inkomster som grundade sig på trafikvolymen och inte hänvisades till bidrag som relaterades till kostnads-

utvecklingen. Enklast skedde detta genom att kanalverket i sin budgetering t. v. hade att räkna med dubbla intäkter av farledsvaruavgiften, varav hälften skulle avräknas från den gemensamma uppbörden av sjöfartsavgifter. Anslagstekniskt borde detta ske genom att inrätta ett särskilt förslagsanslag under sjätte huvudtiteln benämnt Ersättning till viss kanaltrafik.

De överväganden som gjordes beträffande Trollhätte kanal och vänersjöfarten fick konsekvenser också för Södertälje kanal och mälarsjöfarten. Den avgiftsnedsättning som förutsattes i Södertälje kanal beräknades ge ett inkomstbortfall i storleksordningen 300 000 å 400 000 kr. per år. Den avgiftsjustering som förutsattes för Södertälje kanal bedömdes knappast ha någon inverkan på fördelningen av trafiken mellan Södertälje kanal och Hammarbyleden. I sammanhanget förordades att fonden för Södertälje kanalverk upphörde och att tillgångarna istället redovisades under Sjöfartsverkets fond. Kostnaderna och intäkterna skulle därigenom fortsättningsvis falla under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning.

Investeringarna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal under åren 1972–1975 resp. 1973–1976 belöpte sig på sammanlagt ca 110 milj. kr. Mot bakgrund av förutsatt avgiftsnedsättning och den aktuella trafikutvecklingen i kanalerna bedömdes det t. v. inte möjligt att täcka kapitalkostnaderna för gjorda investeringar. Med hänsyn härtill förordades att de årliga avskrivningarna t. v. borde täckas genom anlåtande av fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster. Något krav på avkastning borde t. v. inte heller ställas. Härvid förutsattes att bl. a. den framtida trafik- och kostnadsutvecklingen fick avgöra hur frågan om kapitalkostnaderna i kanalerna slutligt skulle lösas.

Förslagen i propositionen godtogs av riksdagen (TU 1977/78:8, rskr 1977/78:102).

2 Väner- och mälarsjöfarten

Vänerns och Mälarens förbindelser med havet har förbättrats de senaste åren. Trollhätte kanal och Vänern kan från år 1975 trafikeras av fartyg med ett djupgående av 5,3 m mot tidigare 4,6 m vilket innebär att fartygens maximala lastförmåga för specialbyggda fartyg ökat från ca 2 500 ton till 3 500 ton (prop. 1971:126, TU 1971:23, rskr 1971:251). Genom fördjupningsarbeten och andra investeringar i Södertälje kanal kan Mälaren sedan år 1976 trafikeras av specialfartyg med en lastförmåga om 7 500 å 8 000 ton mot knappast mer än 4 000 ton före utbyggnaden (prop. 1972:1 bil. 8, TU 1972:2, rskr 1972:44). Statsverkets kostnader för utbyggnaderna utgör för Trollhätte kanal 75 milj. kr. och för Södertälje kanal 37 milj. kr. Härtill kan läggas huvuddelen av kostnaden för den specialisbrytare som anskaffats för vänersjöfarten.

Trollhätte kanal förvaltas av statens vattenfallsverk genom Trollhätte kanalverk. Kanalverket svarar också för lotsningen genom kanalen. Farledsutmärkningen och lotsningen i Vänern ombesörjs av Vänerns seglationssty-

relse som är ett regionalt organ. Södertälje kanal förvaltas av sjöfartsverket. Verket svarar också för farledsutmärkning och lotsning i Mälaren. Hammarbyslussen, som är den andra led som binder samman Mälaren med Östersjön, ägs och förvaltas av Stockholms hamn.

I likhet med vad som generellt gäller de svenska hamnarna redovisade väner- och mälarhusarna sin största trafikvolym hittills år 1974. Sammanlagt omsattes detta år nära 9 milj. ton, vilket utgjorde 7,5 % av det via de svenska hamnarna totalt skeppade godset. Av utrikesgodset (inkl. färjegods) var andelen ca 4,5 % och av inrikesgodset 17 %. Den höga andelen inrikes gods beror till stor del på att oljetransporterna nära nog helt sker i inrikes fart. Härtill kommer omfattande grustransporter i Mälaren till Stockholms hamn.

Godstrafiken på hamnarna vid Trollhätte kanal och Vänern uppgick år 1976 till ca 4,0 milj. ton. Av den totala mängden utgjordes drygt 1,6 milj. ton inrikes gods. För Vänerhamnarnas del, exkl. Vänersborgs hamn redovisades för år 1976 en godsomsättning på ca 3,6 milj. ton, varav den utrikes delen utgjorde ca 2,0 milj. ton. Av inrikesgodset svarade mineraloljor för ca 90 %. Endast obetydliga mängder av inrikesgodset lastas således i Vänerhamnarna. Av utrikesgodset går ungefär lika stora delar i uppgående och nedgående trafik. Det lastade godset kommer huvudsakligen från skogsindustrin. Det lossade utrikesgodset består främst av gödselmedel, salt, petroleumprodukter, fasta bränslen och vedråvara.

Godstrafiken på Mälaren uppgick år 1976 till nästan 3,6 milj. ton, vilket innebar en minskning med ca 1,0 milj. ton gods jämfört med år 1974. Minskningen berodde i sin helhet på att knappast några inrikes grustransporter ägde rum under år 1976. Totalt uppgick det inrikes godset till drygt 2,0 milj. ton, varav ca två tredjedelar utgjordes av mineraloljor.

Som en följd av riksdagens beslut med anledning av prop. 1977/78:13 om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m. gäller fr. o. m. den 1 januari 1978 ny taxa för trafiken på Trollhätte kanal och Vänern. Vid trafik på Vänern utgår en enhetlig farledsavgift med 1 kr. per ton till Vänerens seglationsstyrelse. För gods, som transporteras genom hela kanalen utgår som nämndes inledningsvis kanalavgift med 2:50 kr. per ton för mineraloljor och med 1:60 kr. per ton för övrigt gods till kanalverket. För både kanalen och Vänern gäller att huvudmännen har möjlighet att medge nedsättning i eller befrielse från taxan om det är förenligt med de ekonomiska intressena för kanalverket resp. seglationsstyrelsen. Vänerens seglationsstyrelse har sålunda beslutat att bevilja 40 % rabatt på det inrikes torrlastgodset.

Utöver de generella sänkningar som gjordes i avgifterna den 1 januari 1978 har det bedömts angeläget att ge rabatter i kanaltaxan för vissa godsslag. Statens vattenfallsverk underställde därför i skrivelse den 30 januari 1978 regeringen frågan om medgivande av rabatter för vissa godstransporter i kanalen. I särskilt beslut medgav regeringen kompensation för inkomstbortfall, som på kort sikt kan följa av nedsättning av berörda passageavgifter. För

år 1978 har ett belopp om 750 000 kr. beviljats i särskild kompensation. Som förutsättning för rabatteringen gäller att rabatterna skall vara på sikt förenliga med verkets ekonomiska intressen samt vidare att rabatterna differentieras på sådant sätt att största möjliga effekt uppnås i detta avseende. Mot bakgrund härav har kanalverket satt ned avgifterna för bl. a. inrikes oljetransporter till södra Vänern med 1 kr. per ton.

För Mälartrafiken gäller fr. o. m. senaste årsskifte att fartygsavgift utgår med 0,65 kr. per registerton av fartygets nettodräktighet vid passage i Södertälje kanal. Härtill kommer en varuavgift som f. n. uppgår till 0,60 kr. per ton för oljeprodukter som transporteras i bulk och till 0,25 kr. per ton för övrigt gods. Vid passage i den Stockholms hamn tillhöriga Hammarbyslussen ligger avgiftsuttaget på ungefär samma nivå. Anledningen härtill är att avgifterna inte har ansetts böra påverka fördelningen av trafiken i de båda förbindelserna mellan Mälaren och Östersjön.

3 Avgiftsutjämning och kostnadsansvar

Från och med år 1978 gäller – som nämnts – ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. I likhet med det från år 1971 gällande systemet präglas även det nuvarande systemet 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 genomförs finns det enligt min 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. Jag förordar att så sker. I stället för kanal- och seglationsavgifter bör utgå farledsvaruavgifter för förlängda distanser. Omläggningen av avgiftssystemet bör ske inom ramen för sjöfartens kostnadsansvar, varvid kanal- och insjöfarten bör ses som en del av det svenska sjötransportsystemet. En omläggning bör kunna ske fr. o. m. den 1 januari 1979.

För trafiken på Trollhätte kanal innebär slopandet av den särskilda kanalavgiften en betydande kostnadsminskning jämfört med nuläget och i än högre grad jämfört med läget före avgiftsreduceringen den 1 januari 1978. Jämfört med nuläget och inbegripet de särskilda rabatter som ges trafiken på Trollhätte kanal medför befrielsen från kanalavgiften en kostnadsminskning på nästan 7 milj. kr. för år 1979. Med den reducering av avgifterna som ägde rum år 1978 kommer således kostnadsbelastningen för kanaltrafiken att minska med totalt ca 16 milj. kr. över en ettårsperiod. För att täcka drift- och underhållskostnaderna för Trollhätte kanal under år 1979 behöver kanalverket tillföras inkomster på ca 18 milj. kr. utöver de inkomster som härrör

från lotsningen, fritidsbåtarna m. m.

I likhet med vad som uttalades i prop. 1977/78:13 om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna finner jag det angeläget att kanalverket – med oförändrat huvudmannaskap – tillförs inkomster som grundar sig på trafikvolymen och inte hänvisas till bidrag som relateras till kostnadsutvecklingen. F. n. har, som nämnts, kanalverket i sin budgetering att räkna med dubbla intäkter av sin uppbörd av farledsvaruavgifter. Vid slopande av kanalavgifterna får kanalverket därför fortsättningsvis i sin budgetering räkna med en högre faktor. För år 1979 räknar jag nu överslagsmässigt med fyra och en halv gånger intäkten av farledsvaruavgiften (grundavgift jämte förekommande distanstillägg). Det ankommer 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 medför att den särskilda avgift som f. n. tas ut av Vänerens seglationsstyrelse för att täcka kostnaderna för farledsverksamheten slopas. Avgiften är f. n. 1 kr. per ton gods oberoende av vilken hamn som trafikeras i Vänern. Vänerens seglationsstyrelse har alltid betraktat Vänern som en geografisk enhet i taxesammanhang. Den differentiering av taxan som tidigare funnits har skett efter varuslag men aldrig efter distans.

Farledsvaruavgiftens distanstillägg uppgår f. n. till 12 öre per tio nautiska mil. Skillnaden i distans mellan hamnarna i södra Vänern, Åmål och Lidköping, och i den norra delen, Karlstad och Kristinehamn, uppgår till ca 3 distansklasser. Skillnaden i distanstillägg dem emellan vid en differentiering är således vid nuvarande avgiftsnivå 36 öre per ton gods. Vid mina överväganden har jag emellertid stannat för att hamnarna i Vänern bör ligga i samma distansklass. Distanstillägget bör dock baseras på sträckan Vänersborg–Karlstad och kommer upplysningsvis att bli 96 öre att jämföra med nuvarande avgift om 1 kr. per ton gods. För hela sträckan Göteborg–Karlstad skulle distanstillägget således bli 1,56 kr. Frågan om distanstillägg ankommer på regeringen att avgöra.

Omläggningen av avgiftssystemet bör enligt min mening inte föranleda någon ändring i huvudmannaskapet vad avser farleds- och lotsningsverksamheten på Vänern. Ansvaret bör således även i fortsättningen åvila Vänerens seglationsstyrelse. Därigenom bibehålls det regionala inflytandet över farledsväsendet i Vänern. Ett bibehållet regionalt farleds- och kostnadsansvar förutsätter emellertid att seglationsstyrelsen tillförs inkomster som grundar sig på trafikutvecklingen.

Den på Vänersjöfarten, dvs. norr om Vänersborg, fallande delen av distanstilläggen i den allmänna farledsvaruavgiften kan för år 1979 beräknas ge intäkter om ca 1,6 milj. kr., vilka uppbärs av Trollhätte kanalverk. För år 1979 beräknas vid nuvarande avgiftsnivå inflyta i farledsavgifter ca 3,2 milj. kr. Med utgångspunkt från den intäkt som distanstilläggen ger på Vänern bör Vänerens seglationsstyrelse i sin budgetering t. v. räkna med dubbla intäkter

av farledsvaruavgiftens distanstillägg. Ersättningen till seglätionsstyrelsen bör ske via statens vattenfallsverk och från anslaget Ersättning till viss kanaltrafik under sjätte huvudtiteln.

För Mälartrafiken innebär borttagandet av kanalavgifterna på nyttotrafiken i Södertälje kanal en minskad kostnadsbelastning jämfört med nuläget med ca en kr. per ton för mineralolja och ca 65 öre per ton för övrigt gods. Totalt beräknas i sjöfartsverkets anslagsframställning drift- och underhållskostnaderna i Södertälje kanal till ca 4 milj. kr. budgetåret 1979/80. 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 betalas med de allmänna sjöfartsavgifterna beräknas till ca 2,4 milj. kr., dvs. en ökning med 2,0 milj. kr. jämfört med vad som beräknades i prop. 1977/78:100, bil. 9.

Den avgiftsjustering som gjordes i Södertälje kanal den 1 januari 1978 bedömdes knappast få någon inverkan på fördelningen av trafiken mellan Södertälje kanal och Hammarbyleden. Det av mig nu förordade borttagandet av kanalavgifterna i Södertälje kanal torde i viss utsträckning kunna inverka på denna fördelning. I en skrivelse den 16 maj 1978 har Stockholms hamn med hänsyn till likabehandlingsprincipen framhållit att om kanalavgifterna slopas i Södertälje kanal fri slussning även borde kunna erhållas i Hammarbyslussen. Hamnen föreslår härvid antingen att staten övertar slussen eller att hamnen erhåller statsbidrag för att täcka drift- och underhållskostnaderna för slussen.

Hammarbyslussen utgör en del av Stockholms hamn. Förutom funktionen som förbindelselänk för Mälartrafiken med Saltsjön binder slussen samman delar av Stockholms hamn. Slussen är således av betydelse för hamnens kapacitet. Av trafiken genom Hammarbyslussen år 1977 avsåg något mer än hälften räknat i nettodräktighet passerande fartyg. Intäkten av slussavgifter för passerande fartyg uppgick år 1977 till 652 000 kr. och ankommande hamnavgifter för dessa fartyg till 235 000 kr. Totalt erlade således dessa fartyg år 1977 887 000 kr. till hamnen. Drift- och underhållskostnaderna för slussen uppgick år 1977 till drygt 1,7 milj. kr.

Den samordning som gällt mellan Södertälje kanal och Hammarbyslussen i avgiftshänseende bör enligt min mening gälla även fortsättningsvis. Ett slopande av kanalavgifterna i Södertälje kanal bör således följas av ett likartat förfarande med de särskilda avgifterna för att passera Hammarbyslussen. Ett sådant förfarande kräver emellertid att Stockholms hamn kompenseras för det inkomstbortfall som följer av slopandet av de särskilda avgifterna i slussen. Något avgörande skäl för att staten skall överta slussen från hamnen finns enligt min mening inte. Compensation bör istället utgå i form av en årlig ersättning till hamnen. Ersättning bör inte – som hamnen föreslagit – vara direkt kostnadsanpassad utan bör av effektivitetsskäl grunda sig på trafikvolymen. Ersättningen bör vidare ha utgångspunkt i den taxenivå som f. n. gäller.

Regeringen lämnar idag sjöfartsverket uppdrag att för statens räkning förhandla med Stockholms hamn för att bestämma den årliga ersättningen med utgångspunkt i de riktlinjer jag i det föregående har angett. Ersättningen bör avräknas från den gemensamma uppbörden av sjöfartsavgifter och utgå i efterhand från anslaget Ersättning till viss kanaltrafik.

Den omläggning av avgiftssystemet som jag har redovisat i det föregående innebär att inlandshamnarnas konkurrenskraft stärks. Trafiken på Vänerhamnarna har minskat från år 1976 till år 1977 med ca 400 000 ton gods. För år 1978 beräknas emellertid en viss ökning ske och totalt för året tyder hittillsvarande trafik på en godsomslutning på Trollhätte kanal om ca 3,7 milj. ton. Ökningen beror i första hand på större leveranser från skogsindustrin. Reduceringen av kanalavgifterna vid senaste årsskiftet och den nu föreslagna omläggningen får huvudsakligen den effekten att nuvarande transport-system kan bibehållas i regionen och en avledning av gods till andra system kan undvikas.

För Mälarhusarna betyder den nu föreslagna omläggningen mindre. Kanalavgifterna i Södertälje kanal är f. n. inte höga. Borttagandet av kanalavgifterna förbättrar visserligen läget för dessa hamnar men knappast i sådan utsträckning att andra närliggande hamnar påverkas. Även i denna region får omläggningen närmast den effekten att en trafikavledning kan motverkas.

På såväl Trollhätte som Södertälje kanal gäller som nämnts att kapitalkostnaderna för gjorda investeringar t. v. inte påverkar uttaget av avgiften på sjöfarten. Slopandet av kanalavgifterna medför härvidlag ingen ändring av de riktlinjer som godkändes av riksdagen vid behandlingen av prop. 1977/78:13. Kapitalkostnaderna för framtida investeringar i de båda kanalerna bör dock enligt min mening avräknas från den gemensamma uppbörden av sjöfartsavgifter genom invärderingar i respektive fond.

Det av mig i det föregående förordade slopandet av de särskilda kanal-, seglations- och slussavgifterna för Väner- och Mälarsjöfarten innebär ett omfattande stöd till berörda regioner. Totalt inklusive tidigare nedsättning av kanalavgifterna medför åtgärderna en årlig avgiftslättnad på ca 25 milj. kr. Härtill kommer t. v. lättnaden i kapitalkostnaderna för gjorda investeringar. Under 1970-talet har successivt betydelsefulla åtgärder vidtagits för att slå vakt om kanal- och insjöfarten i landet. Det etappvisa arbetet inleddes med fördjupningar av Trollhätte och Södertälje kanal samt Mälarhusleden. Vid senaste årsskiftet reducerades kanalavgifterna betydligt. Den omläggning av avgiftssystemet som nu föreslås ser jag som en fortsättning på detta reformarbete.

4. Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

1. att godkänna de allmänna riktlinjer för slopandet av kanal-, seglations- och slussavgifterna för Väner- och Mälarsjöfarten som jag har förordat
2. att godkänna de riktlinjer för ersättning till Vänerns seglationsstyrelse och Stockholms hamn som jag har förordat.

5. Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.