Trafikutskottets betänkande 1977/78:8

med anledning av propositionen 1977/78:13 om nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m. jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1977/78:13 har regeringen (kommunikationsdepartementet)

dels föreslagit riksdagen att antaga inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,

dels

2. berett riksdagen tillfälle att ta del av vad i propositionen anförts i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.,

dels föreslagit riksdagen att

3. Fonden för Södertälje kanalverk uppgår i Sjöfartsverkets fond från tidpunkt som regeringen bestämmer,

4. till Ersättning till viss kanaltrafik på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.

I propositionen föreslås ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Förslaget innebär att en särskild farledsvaruavgift införs för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Av de nuvarande fyravgifterna avskaffas inrikes och lokal fyravgift. Den allmänna fyravgiften bibehålls med den nya benämningen fyravgift.

Vidare anmäls i propositionen en reducering av de statliga passageavgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Kapitalkostnaderna för kanalerna förutsätts t. v. inte påverka avgifterna.

Ett nytt anslag, Ersättning till viss kanaltrafik, föreslås på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78. Genom detta anslag, som föreslås föras upp med ett formellt belopp av 1 000 kr., får statens vattenfallsverk ersättning för de minskade intäkter av kanaltrafiken som följer av reduceringen av passageavgiften i Trollhätte kanal. Ersättningen avräknas mot inkomsterna av de statliga sjöfartsavgifterna.

Fonden för Södertälje kanalverk föreslås ingå i Sjöfartsverkets fond och kostnaderna och intäkterna under fonden kommer därmed att föras under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning.

Det nya systemet beräknas bli genomfört den 1 januari 1978.

Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse:

Förslag till
Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrives att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller 1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten, 2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1, 3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik, 4. postbefordran eller telekommunikationer, 5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg, 6. trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium, 7. skeppsmätning.	
Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om fyravgifter och om avgifter för skeppsmätning.	Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om fyravgifter och *farledsvaruavgifter samt* om avgifter för skeppsmätning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1978.

Motionerna

I motionen 1977/78:80 av Arne Blomkvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att som sin mening uttala att kanal- och insjötrafiken inte skall belastas med högre kostnader än trafiken på kusthamnar,

2. att berörda verk får möjlighet att helt avskriva kapitalkostnaderna för de investeringar som gjorts under senare år för att förbättra Trollhätte och Södertälje kanal.

I motionen 1977/78:81 av Nils Hörberg (fp) hemställs att riksdagen begär att regeringen vid utformandet av kommande, allomfattande trafikpolitiska proposition beaktar de samhällsekonomiska fördelar som vattenvägsbaserad transport medför framför andra transportmetoder och bl. a. föreslår de åtgärder som erfordras för att stimulera ökad kanal- och insjötrafik.

I motionen 1977/78:87 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att sjöfartsverket i det nya sjöfartsavgiftssystemet ges möjlighet att bevilja sådana rabatter och restitutioner som för styckegods, containers och oljetransporter förekommit i tidigare avgiftssystem samt för järnmalm,

2. att hamnarna befrias från skyldighet att utföra debitering och uppbörd av farledsvaruavgift,

3. att beträffande statliga sjöfartsavgifter insjötrafiken jämställes med nyttotrafiken på svenska hamnar i övrigt,

4. att farledsvaruavgiften för mineraloljor i förhållande till vad departementschefen föreslagit höjes med det belopp som motsvarar intäktsbortfallet för kanalavgifterna,

5. att krav på avkastning för investeringar i Södertälje och Trollhätte kanal ej skall ställas.

I motionen 1977/78:88 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att speciell rabattering införs på de statliga sjöfartsavgifterna vid export av järnmalm, så att järnmalmsexporten över svensk hamn fortsättningsvis kan ske på ett konkurrensmässigt sätt.

Utskottet

De statliga sjöfartsavgifterna

I propositionen erinras om det system för de statliga sjöfartsavgifterna som infördes år 1971 efter beslut av riksdagen (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347). Utgångspunkt för systemet angavs vara att kostnaderna för det statliga farledsväsendet med undantag av isbrytningen skulle täckas av – förutom vissa bidrag från försvarsdepartementets och jordbruksdepartemen-

tets huvudtitlar – avgifter på sjötrafiken över svenska hamnar. Avgifterna är därvid avvägda så att en kostnadsutjämning sker mellan olika kustavsnitt och hamnar samt mellan fartyg av olika storlek. Systemet omfattar fyra olika avgifter, nämligen dels lotsningsavgift, dels allmän, lokal och inrikes fyravgift. Lotsningsavgift och lokal fyravgift utgår enligt klassindelade taxor. Avgifterna bestäms på grundval av fartygets storlek mätt i nettodräktighet och den aktuella ledens längd.

Av propositionen framgår att under de fyra budgetåren 1971/72–1974/75 täcktes kostnaderna under sjöfartsverkets anslag Farledsverksamhet, exkl. isbrytning i stort sett av influtna sjöfartsavgifter jämte övriga inkomster. Därefter har trots de avgiftshöjningar som successivt har skett uppstått underskott vilket t. o. m. innevarande budgetår beräknas till drygt 120 milj. kr. Mot bakgrund härav har sjöfartsverket i anslagsframställningen för budgetåret 1976/77 föreslagit ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Verket finner det motiverat att lägga över en del av avgifterna på det gods som transporteras med fartygen och ålägga varuägarna betalningsskyldighet för avgifter på samma sätt som gäller i fråga om de varuhamnavgifter som de allmänna hamnarna tar ut.

Nuvarande kostnadsansvar för farledsverksamheten bör enligt föredragande departementschefen behållas t. v. De riktlinjer för avvägning av avgiftsnivån som fastställdes år 1970 anses därvid böra gälla också i fortsättningen och den av regional- och näringspolitiska skäl motiverade kostnadsutjämningen mellan olika hamnar och kuststräckor bibehållas. Stor hänsyn måste enligt propositionen också tas till farledssäkerheten. Så långt det går att förena med dessa överordnade mål sägs emellertid avgifterna böra anpassas efter de kostnader som olika typer av sjöfart åsamkar farledsverksamheten. Detta föranleder enligt departementschefen en viss omfördelning av de nuvarande avgifterna.

Kostnadsansvarighetsprincipen anses motivera att en stor del av det samlade avgiftsuttaget läggs på oljetransporterna och de ofta stora fartyg som utnyttjas för dessa. En annan typ av sjöfart som det också finns anledning att ta upp i sammanhanget utgör färjetrafiken. Med nuvarande avgiftssystem anses färjetrafiken endast i mycket ringa omfattning bidra till att täcka kostnaderna för farledsverksamheten. För att bidra till utjämning av farledskostnaderna mellan landets olika delar föreslås att för samtliga sjötransporter – om inte särskilda skäl talar däremot – uttas viss minimiavgift. Därutöver föreslås en differentiering ske så att inom ramen för de överordnade målen hänsyn tas till kostnadsansvarighetssynpunkterna.

Beträffande grunderna för avgiftsberäkningen bör även enligt departementschefens mening den transporterade godsmängden föras in som en bestämningsgrund. Härigenom anses en bättre avvägning kunna åstadkommas efter det samlade avgiftsuttaget med hänsyn till fartygets faktiska transportprestationer och erhållna frakter. Avgiften bör som nämnts avvägas så att den bidrar till de merkostnader för farledsverksamheten som är

förbundna med oljetransporter och transporter med stora fartyg. Farledsvaruavgiften bör utformas så att den inte påverkar konkurrensen. Med hänsyn härtill har departementschefen ansett det lämpligt att göra ett sådant tillägg till farledsvaruavgiften för importerade mineraloljor – råolja och oljeprodukter – att de täcker också avgifterna för de utlastade produkterna. Någon särskild avgift skall inte utgå för de oljor som sjötransporteras i inrikes fart. Övervägande skäl talar för att undanta även övriga inrikes transporter från farledsvaruavgift med den ytterligare förbättring som detta innebär för den mindre skeppsfarten. När det gäller differentieringen av farledsvaruavgiften med avseende på varuslag anses det lämpligt med två avgiftsnivåer, en högre för importerade mineraloljor och en lägre för import- och exportgods i övrigt.

Sjöfartsverkets kostnader för lotsning och lokal farledsutmärkning påverkas självfallet av farledernas längd. Hamnar med inskjutna lägen har å andra sidan vanligen konkurrensfördelar genom förkortade anslutningstransporter på land. Detta bör enligt propositionen få påverka avgiftsuttaget dock utan att väsentligt rubba det överordnade målet med dess regionalpolitiskt betingade avgiftsutjämning. Departementschefen tillstyrker därför en avgift med viss differentiering efter ledlängden. Hamnarna fördelas därvid enligt förslaget lämpligen på avgiftsklasser om vardera tio nautiska mil.

För färjetrafiken avses farledsvaruavgift böra utgå som för annat gods. Däremot är departementschefen f. n. inte beredd att förorda en särskild statlig passageraravgift för sådan trafik.

Den lokala fyravgiften bör enligt propositionen med den förhållandevis begränsade inkomst som avgiften ger – ca 16 milj. kr. per år – kunna avskaffas och farledsvaruavgiften i motsvarande mån anpassas. Departementschefen förordar också att den inrikes fyravgiften tas bort. Av de nuvarande fyravgifterna skulle därefter återstå endast den allmänna fyravgiften som då bör benämnas enbart fyravgift. Från denna bör enligt förslaget även bidraget till handelsflottans kultur- och fritidsråd täckas.

I motionen 1977/78:87 hemställs att sjöfartsverket i det nya sjöfartsavgiftssystemet ges möjlighet att bevilja sådana *rabatter* och restitutioner som förekommit för styckegods, containers och oljetransporter i tidigare avgiftssystem samt för järnmalm. Ett yrkande med samma syfte beträffande järnmalm finns i motionen 1977/78:88. Den kostnad som kommer att påföras LKAB genom det nya systemet för sjöfartsavgifterna gör enligt sistnämnda motion att Luleå får ett allt svårare läge i konkurrensen med Narvik om järnmalmsexporten.

Det nya avgiftssystemet missgynnar enligt propositionen inte de svenska hamnarna i deras konkurrens med hamnarna på kontinenten. Farledsvaruavgiften blir densamma oavsett den sjötransportuppläggning som väljs. Av propositionen framgår vidare att det även i fortsättningen – på samma sätt som gäller beträffande de nuvarande sjöfartsavgifterna – skall ligga inom

sjöfartsverkets befogenheter att medge sådana nedsättningar som är affärsmässigt betingade sett från verkets synpunkt. Skulle i något fall farledsvaruavgiftens höjd förhindra transport av visst gods över svensk hamn bör därför enligt propositionen en nedsättning kunna komma i fråga.

Utskottet vill kraftigt betona vikten av att det nya avgiftssystemet ej får missgynna de svenska hamnarna i förhållande till hamnar i utlandet. I anslutning härtill vill utskottet till förtydligande av propositionens innehåll nämna att farledsvaruavgift ej avses utgå för exporterade mineraloljor. Utskottet finner det vidare vara mycket betydelsefullt att hittillsvarande möjligheter för sjöfartsverket att i angivet syfte nedsätta sjöfartsavgifterna, dvs. i fortsättningen fyr- och farledsavgifterna, bibehålls. Bl. a. bör de i motionen 1977/78:88 påtalade konkurrenssvårigheterna för Luleå hamn beträffande exporten av järnmalm kunna aktualiseras i detta sammanhang. Enligt vad utskottet inhämtat är avsikten att s. k. transitogods skall få avgiftsbefrielse. Utskottet vill understryka betydelsen av att så sker. Utskottet förutsätter också att rabattsystemet utvecklas så att konkurrensförsvårande effekter för exportföretagen på grund av farledsvaruavgiften motverkas. Med hänsyn till det i propositionen föreslagna systemet med rabatter och det i övrigt anförda förutsätter utskottet sålunda att syftet med motionärernas förevarande yrkanden i allt väsentligt kommer att tillgodoses varför motionerna såvitt nu är i fråga ej bör föranleda någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1977/78:87 yrkas att hamnarna befrias från skyldighet att utföra debitering och *uppbörd* av farledsvaruavgift.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att någon skyldighet för hamnarna att debitera och uppbära farledsvaruavgiften ej föreslås i propositionen. De allmänna hamnarna kan emellertid enligt sjöfartsverkets uppfattning utan något större merarbete ta på sig debitering och uppbörd av farledsvaruavgift utöver redan utgående varuhamnsavgifter. Överenskommelser kan ske med hamnarna varvid dessa kompenseras för tillkommande uppbördskostnader. Av propositionen framgår vidare att berörda myndigheter kommer att ta upp diskussion med företrädare för redarna och hamnarna för att få till stånd ett uppbördssystem, som är så enkelt och rationellt som möjligt för alla parter.

Även för utskottet framstår det som önskvärt att hamnarna i så stor utsträckning som möjligt påtar sig debitering och uppbörd av farledsvaruavgiften. Enligt vad utskottet erfarit pågår också redan överläggningar mellan företrädare för hamnarna och sjöfartsverket i frågan.

Med hänvisning till det anförda avstyrks förevarande motionsyrkande.

Departementschefen räknar med att det nya avgiftssystemet skall kunna införas fr. o. m. den 1 januari 1978. Det anses böra ankomma på regeringen att närmare utforma avgiftssystemet.

Utskottet vill med anledning härav betona vikten av att övergången till det nya systemet görs så smidig och enkel som möjligt. Enligt vad utskottet erfarit kan under ett övergångsskede svårigheter uppkomma för färjerederierna att administrera särskilt avgifterna för resenärernas bilar och husvagnar. Utskottet förutsätter att vid den närmare utformningen av avgiftssystemet all möjlig hänsyn tas härtill och till de svårigheter som eljest kan uppkomma i samband med övergången.

I övrigt föranleder propositionen i nu berörda delar ej någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida. Utskottet tillstyrker följaktligen det av regeringen begärda bemyndigandet samt att detta meddelas genom att ett tillägg görs till lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Av propositionen framgår att regeringen uppdragit åt sjöfartsverket att kartlägga och analysera möjligheterna till samordning av resurserna mellan de olika statliga myndigheterna. I uppdraget ingår också som en väsentlig del att – i samarbete med företrädare för hamnarna – överväga formerna för en ökad samverkan i operativt och driftekonomiskt hänseende mellan den statliga farleds- och lotsningstjänsten och hamnarna. Utskottet förutsätter att även den i motionen 1977/78:87 berörda frågan om handläggningen av hamntaxeändringar som de allmänna hamnarna anser nödvändiga övervägs i lämpligt sammanhang. Enligt motionärerna får hamnarna vänta oacceptabelt länge på besked eller fastställelse av sådana ändringar.

Vad propositionen i övrigt innehåller i denna del har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Godstrafiken på Vänern och Mälaren, m. m.

I propositionen behandlas även trafikpolitiska utredningens delbetänkande Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren (Ds K 1977:4). Departementschefen anser liksom utredningen att det finns skäl att ompröva kostnadsansvaret för de inre vattenvägarna och främst då för Trollhätte kanal samt farledsverksamheten på Vänern. Genom det speciella huvudmannaskapet, vattenfallsverket resp. Vänerns seglationsstyrelse, har kanal- och vänersjöfarten enligt propositionen hållits helt utanför den avgiftsutjämning som sedan länge gällt för hamnarna vid kusten och i stort också för mälarhamnarna. Avgiftsbelastningen sägs därigenom ha blivit högre än för sjöfarten i övrigt. Utvecklingen av sjötransporttekniken anses därjämte ha ökat konkurrensnackdelarna. Särskilt sägs dessa nackdelar gälla det i kanal- och seglationstaxorna högtarifferade godset såsom papper och andra skogsindustriprodukter.

En ändring bör enligt departementschefen komma till stånd och avgiftsavvägningen bör ses i ett större sammanhang utan att nuvarande huvudmannaskap ändras. Utredningen förordar att kust- och inlandshamnarna helt

jämställs i avgiftshänseende. Departementschefen anser dock att det inte finns skäl att nu gå så långt. De speciella kostnader som kanalverksamheten förorsakar bör enligt departementschefens mening i viss mån få påverka avgiftsuttaget. Av betydelse anses därvid vara att ett sådant utrymme för avgiftsavvägningen skapas att avgifterna för det högtarifferade godset kan sänkas betydligt. Härmed anses också en avledning av sådant gods till kusthamnarna kunna undvikas.

Departementschefen redogör i propositionen vidare informationsvis för vissa överväganden angående kanaltaxorna m. m. Härav framgår att vattenfallsverket räknar med att kanalavgifterna för år 1978 behöver inbringa nära 16 milj. kr. för att tillsammans med övriga inkomster täcka drifts- och underhållskostnaderna för Trollhätte kanal. Detta sägs förutsätta en inkomstförstärkning vid den beräknade trafikvolymen om ca två milj. kr., vilket enligt verket bör åstadkommas genom en generell höjning av varuavgifterna med 50 öre per ton gods.

Vidare föreslås avgifterna för det lågtarifferade godset böra ligga kvar på ungefär nuvarande nivå. Liksom i fråga om farledsavgiften finns det vidare skäl att indela godset i två klasser, mineraloljor och övrigt gods. Kanalavgift avses utgå även för inrikes gods. F. n. räknar departementschefen med en avgift för mineraloljor med ca 2,50 kr. och för övrigt gods om 1,60 kr. per ton. Beloppen inkluderar också eventuella fartygsavgifter. För det utrikes godset föreslås farledsvaruavgiften utgå med 12 öre per 10 nautiska mil i avståndstillägg. Enligt propositionen reduceras avgifterna betydligt. Med hänsyn till de godskvantiteter som berörs anses de positiva verkningarna härav för Vänersjöfarten bli betydligt större än vad som skulle ha uppnåtts med ett utvidgat transportstöd enligt kvantitetsberäkningar som gjorts av trafikpolitiska utredningen. Det förordade avgiftssystemet anses få gynnsamma konsekvenser även för godstrafiken på Säffle kanal och Göta kanal.

I motionerna 1977/78:80 och 1977/78:87 framställs yrkanden av innebörd att kanal- och *insjötrafiken* i avgiftshänseende ej skall belastas med högre kostnader än trafiken på kusthamnar. I motionen 1977/78:87 hemställs därjämte att farledsvaruavgiften för mineraloljor i förhållande till vad departementschefen föreslagit höjs med det belopp som motsvarar intäktsbortfallet för kanalavgifterna. Det anses i sammanhanget att trafiken på inlandsfarvattnen Vänern och Mälaren och dess hamnar bör få arbeta under samma betingelser som sjöfarten på kusthamnarna. I motionen 1977/78:87 föreslås därför att de särskilda kanalavgifterna tas bort för Trollhätte kanal och Södertälje kanal liksom de särskilda avgifter som erläggs för Mälartrafiken via Hammarbyleden. För att finansiera bortfallet föreslår motionärerna att farledsavgiften för mineraloljor höjs med ca 30 öre per ton olja.

Enligt trafikpolitiska utredningens ovannämnda delbetänkande bör frågan om att vidga transportstödet till att omfatta annat än landtransporter

övervägas i samband med att stödet nästa år blir föremål för en gemensam översyn. Frågan om att jämställa kust- och inlandshamnarna i avgiftshänseende torde enligt utskottet vara avhängig av en sådan utvärdering. Även resultatet av den trafikpolitiska utredningens arbete synes böra avvaktas. Med hänvisning bl. a. härtill finner utskottet att förevarande motionsyrkanden ej bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Detsamma synes gälla yrkandet i motionen 1977/78:81 att regeringen vid utformandet av kommande trafikpolitiska proposition beaktar de samhällsekonomiska fördelar, som vattenvägsbaserad transport medför framför andra transportmetoder, och bl. a. föreslår de åtgärder som erfordras för att stimulera ökad kanal- och insjötrafik.

I Trollhätte kanal och Södertälje kanal har enligt propositionen sammanlagt under senare år investerats ca 110 milj. kr. De årliga avskrivningarna anses t. v. böra täckas genom anlitande av fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster. Något krav på avkastning anses t. v. inte heller böra ställas.

I motionen 1977/78:80 hemställs att berörda verk får möjlighet att helt avskriva nämnda *kapitalkostnader* och i motionen 1977/78:87 att krav på avkastning för *investeringar* i Södertälje och Trollhätte kanal ej skall ställas.

Som departementschefen framhåller bör den framtida trafik- och kostnadsutvecklingen få avgöra hur frågan om kapitalkostnaderna i kanalerna slutligt skall lösas. Även resultatet av trafikpolitiska utredningens arbete och utvärderingen av transportstödet synes böra avvaktas. Utskottet är därför ej nu berett att biträda ifrågavarande motionsyrkanden.

Propositionen i förevarande delar tillstyrks följaktligen av utskottet.

Avgiftssystemet får som i propositionen nämnts konsekvenser också för Södertälje kanal. Departementschefen förordar i sammanhanget att fonden för Södertälje kanalverk upphör och att tillgångarna i stället redovisas under Sjöfartsverkets fond. Kostnaderna och intäkterna kommer därigenom fortsättningsvis att falla under anslaget Farledsverksamhet, exkl. isbrytning.

Departementschefen anser det vara angeläget från effektivitetssynpunkt att Trollhätte kanalverk tillförs inkomster som grundar sig på trafikvolymen och inte hänvisas till bidrag som relateras till kostnadsutvecklingen. Enklast sker detta enligt propositionen genom att kanalverket i sin budgetering t. v. har att räkna med dubbla intäkter av farledsvaruavgiften varav hälften sålunda skulle avräknas från den gemensamma uppbörden av sjöfartsavgifter. Anslagstekniskt anses detta böra ske så att det inrättas ett särskilt förslagsanslag av 1 000 kr. under sjätte huvudtiteln benämnt Ersättning till viss kanaltrafik.

Förslaget i dessa delar har ej föranlett någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att motionerna 1977/78:87, yrkandena 1 och 2, samt 1977/78:88 ej föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
2. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:13 antager inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
3. att riksdagen
   a. med bifall till propositionen 1977/78:13 och med avslag på motionerna 1977/78:80 och 1977/78:87, yrkandena 3–5, godkänner vad departementschefen anfört i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.,
   b. lämnar motionen 1977/78:81 utan någon särskild åtgärd,
4. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:13
   a. godkänner att Fonden för Södertälje kanalverk uppgår i Sjöfartsverkets fond från tidpunkt som regeringen bestämmer,
   b. till *Ersättning till viss kanaltrafik* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.

Stockholm den 6 december 1977

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Rune Johansson i Åmål (s) och Sten-Ove Sundström (s).

Reservation

beträffande frågan om *godstrafiken på Vänern och Mälaren, m. m.* av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson i Åmål och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Enligt trafikpolitiska" och på s. 9 slutar med "utskottets sida" bort ha följande lydelse:

Trafikpolitiska utredningen förordar i sitt ovannämnda delbetänkande att kust- och inlandshamnar helt borde jämställas i avgiftshänseende. Departementschefen anser dock inte att det finns skäl att nu göra detta.

I motionen 1977/78:87 konstateras att flera remissinstanser har betonat de samhällsekonomiska fördelarna av insjötrafik. Med bättre förutsättningar för insjöfarten kan en betydande del tung landsvägstrafik avlastas vägnätet. Motionärerna ser detta som något positivt och framhåller att det härigenom blir minskad olycksfrekvens, minskat vägslitage, minskad energiåtgång och en bättre miljö genom mindre mängd bilavgaser. Liknande synpunkter framförs i motionerna 1977/78:80 och 1977/78:81. Utskottet delar motionärernas synpunkter och anser att detta väl sammanfaller med målsättningen för en framtida trafikpolitik. Därför bör nyttotrafiken på våra inlandsfarvatten och dess hamnar få arbeta under samma betingelser som sjöfarten på hamnarna i övrigt. I likhet med motionärerna anser utskottet att de särskilda kanalavgifterna skall slopas för såväl Vänern (Trollhätte kanal) som Mälaren (Södertälje kanal) liksom de särskilda avgifter som erläggs för Mälarentrafiken via Hammarbyleden.

Vidare anser utskottet i likhet med vad som anförs i motionen 1977/78:87 att finansieringen av bortfallet av kanalavgifterna bör ske på så sätt att farledsvaruavgiften för mineraloljor höjs med erforderligt belopp. Denna avgift skulle enligt propositionen utgå med 1,90 kr./ton olja. Med utskottets förslag blir avgiften per ton olja omkring 0,30 kr. högre.

I såväl motionen 1977/78:80 och 1977/78:87 som av trafikpolitiska utredningen föreslås att kapitalkostnaderna för Trollhätte kanal och Södertälje kanal inte bör belasta trafikanterna. Utskottet ansluter sig härtill.

Genom det anförda synes också syftet med yrkandet i motionen 1977/78:81 i allt väsentligt komma att tillgodoses.

Vad utskottet sålunda anfört angående kanalavgifter och kapitalkostnader för insjötrafiken bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. att riksdagen

a. med anledning av propositionen 1977/78:13 och motionen 1977/78:81 samt med bifall till motionerna 1977/78:80 och 1977/78:87, yrkandena 3–5, ger regeringen till känna vad utskottet anfört angående slopande av kanalavgifter för nyttotrafiken på Vänern och Mälaren m. m. samt att detta finansieras med en höjning av farledsvaruavgiften för mineraloljor,

b. i övrigt godkänner vad departementschefen anfört i fråga om allmänna riktlinjer för de statliga sjöfartsavgifterna, m. m.,

Särskilt yttrande

beträffande skyldighet att utföra *debitering och uppbörd* av farledsvaruavgift m. m. av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson i Åmål och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som anfört:

I propositionen anförs att sjöfartsverket anser att de allmänna hamnarna skall åta sig uppbörd av farledsvaruavgifter. Departementschefen är inne på ett resonemang om att tullverket bör ansvara för debitering och uppbörd under vissa förutsättningar och villkor. Sjöfartsverkets förslag att de allmänna hamnarna skulle åta sig debitering och uppbörd av farledsvaruavgifter har hamnarna avvisat. Den statliga sjöfartsavgift som hamnarna skulle inkassera av varuägarna för statens räkning kommer enligt Svenska hamnförbundet att av varuägarna uppfattas som en extra hamnpålaga. Allmänna hamnar med rationell förvaltning och administration har dessutom icke möjlighet att utan viss personalförstärkning åta sig det extra arbete som inkasserandet av statliga farledsvaruavgifter skulle innebära.

Utrikes trafik som belastas med farledsvaruavgift skall i de flesta fall också erlägga fyravgift, och då denna skall uppbäras av tullverket synes det vara mest lämpligt att tullverket också uppbär farledsvaruavgifterna. Farledsvaruavgift som skall erläggas för gods som passerar enskilda hamnar och lastageplatser torde ofrånkomligen få uppbäras av tullverket. Utskottets borgerliga ledamöter finner det önskvärt att de allmänna hamnarna påtar sig uppgifterna med farledsvaruavgifterna. De enskilda hamnarna har dock utelämnats.

Vi hyser den uppfattningen att det mest lämpliga uppbördsförfarandet torde vara att nämnda statliga sjöfartsavgifter uppbärs av en myndighet, nämligen tullverket. I den händelse detta i något fall är mindre rationellt bör hamnen i fråga få utföra uppbörd av farledsvaruavgift efter en helt frivillig uppgörelse med berörda myndigheter.

GOTAB 57055 Stockholm 1977