Trafikutskottets betänkande 1985/86:26

om färjetrafiken till Gotland m.m.
(prop. 1985/86:105)

TU
1985/86:26

Sammanfattning

Målet för trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

I betänkandet belyses innebörden av denna målsättning för Gotlands vidkommande med utgångspunkt i propositionen och bortemot ett fyrtiotal motionsyrkanden.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken. Förslaget innebär att nuvarande bindning mellan persontrafiktaxan och SJ:s tågtaxa slopas. I stället bör en mer utpräglad prisdifferentiering än för närvarande tillämpas.

Utskottet tillstyrker vidare de i propositionen förordade riktlinjerna för ökad konkurrens i Gotlandstrafiken. Riktlinjerna innebär att staten i framtiden vid tonnageförnyelse skall kunna anskaffa tonnaget direkt eller genom leasingavtal med något rederi, och att anbud tas in på trafiken med och driften av detta tonnage.

Ett förslag i propositionen att slopa det s.k. Gotlandstillägget och ett till detta knutet statligt fraktstöd bör enligt utskottet ägnas förnyade överväganden av regeringen.

Som en följd av utskottets ställningstagande i sistnämnda avseende föreslår utskottet att till Transportstöd för Gotland för nästa budgetår anvisas 59 milj. kr., eller 5 milj. kr. mer än vad regeringen föreslår.

Till betänkandet är fogat sex reservationer och tre särskilda yttranden.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Propositionsförslag

Proposition 1985/86:100

I proposition 1985/86:100 bilaga 8 (s. 162–163) har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1986/87 till Transportstöd för Gotland anvisa ett förslagsanslag på 44500000 kr.

I proposition 1985/86:105 om färjetrafiken till Gotland föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) att riksdagen

1. antar förslaget till lag om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,

2. till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 54000000 kr.,

3. godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken,

4. godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för ökad konkurrens i Gotlandstrafiken.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om Gotlandstrafiken.

Det i propositionen framlagda lagförslaget har tagits in som *bilaga* till betänkandet.

I propositionen föreslås fortsatt färjetrafik till Gotland på en nordlig och en sydlig linje. Trafikutbudet bör bättre anpassas till transportefterfrågans kraftiga variationer mellan högsäsong och lågsäsong. Bindningen mellan persontrafiktaxan och SJ:s tågtaxa bör slopas. I stället bör en mer utpräglad prisdifferentiering tillämpas. Vidare föreslås att prisregleringen av lastbilstrafiken till Gotland och det särskilda statsbidraget till transportföretagen skall upphöra den 1 juli 1986. Slutligen föreslås att statsbidraget till trafiken för budgetåret 1986/87 begränsas till 54 milj. kr.

Motionerna

Motioner från den allmänna motionstiden 1986

1985/86:T211 av Karin Söder m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 16) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om principerna för Gotlandstrafiken.

1985/86:T280 av Bertil Danielsson m.fl. (m,fp,c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Gotlandstrafikens framtida uppläggning.

1985/86:T308 av Ulla Pettersson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett statligt övertagande av Gotlandstrafiken samt att riksdagen uttalar sig för att inga inskränkningar i trafiken sker.

Motioner med anledning av proposition 1985/86:105

1985/86:327 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att avslå det upprättade lagförslaget,

2. att riksdagen beslutar att Gotlandsbolaget förstatligas och överförs

som dotterbolag till SJ-koncernen då nuvarande avtal mellan staten och Gotlandsbolaget utgår den 1 januari 1988,

3. att riksdagen beslutar att med avslag på propositionens förslag till inriktning för taxor, SJ:s zontaxeprincip i stället skall tillämpas och en anpassning mellan båttaxa och tågtaxa i övrigt ske,

4. att riksdagen beslutar att i motionen angivet minimiprogram för båttrafiken skall vara riktningsgivande och att Gotlandsbolaget utarbetar ett åtgärdsprogram för att förbättra servicen ombord.

1985/86:328 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen avslår propositionens förslag att staten skall äga hela eller delar av Gotlandstrafikens tonnage,

2. att riksdagen beslutar att person mantalsskriven på Gotland ej skall behöva betala en högre avgift i färjetrafiken än vad som gäller för motsvarande tågsträcka och veckodag i andra klass tåg,

3. att riksdagen antar det i propositionen upprättade lagförslaget,

4. att riksdagen beslutar att Gotlandstillägget och statsbidraget till lastbilsföretag som bedriver trafik mellan Gotland och fastlandet ersätts med en subvention av gotländska trafikens transportkostnad i form av bidragsprocent av nettofraktsumman,

5. att riksdagen beslutar att till Transportstöd för Gotland anvisa ett med 23,4 milj. kr. förhöjt anslag,

6. att riksdagen beslutar att till Stöd till svenska rederier (E 10.) anvisa ett med 23,4 milj. kr. reducerat anslag.

1985/86:329 av Ulla Pettersson (s) och Gunhild Bolander (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att förslaget om slopande av nuvarande prisreglering av lastbilstaxorna till Gotland och statsbidraget till lastbilsföretagen avslås,

2. att riksdagen beslutar att förslaget om ett slopande av persontaxans bindning till SJ:s taxa avslås,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående bashamnsalternativet,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ingen försämring i trafikutbudet bör ske under innevarande avtalsperiod utöver indragning av Ölandstrafiken,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående principen för differentiering av taxorna,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vad som bör avses med "tillfredsställande transportförsörjning".

1985/86:330 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Marknadsorienterat trafikutbud,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Konkurrerande företag,

3. att riksdagen avslår propositionens förslag, under avsnittet Ökad konkurrens, om att statens planering för den framtida Gotlandstrafiken bör

utgå från ett statligt ägande av hela eller delar av tonnaget som används av Gotlandstrafiken,

4. att riksdagen uttalar att den framtida Gotlandstrafiken skall ske på privatägt tonnage,

5. att riksdagen beslutar att fraktstöd skall utgå med statsbudgetmedel till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,

6. att riksdagen beslutar att 25 milj. kr. av anslaget D 3. Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1986/87 får användas till fraktstöd för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Fraktstöd till färjetrafiken till Gotland.

1985/86:331 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om Lex Gotland i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

1985/86:332 av Jerry Martinger (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Gotland skall ha en tillfredsställande transportförsörjning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Fraktstödet,

3. att riksdagen beslutar att fraktstödet skall utgå med statsbudgetmedel till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,

4. att riksdagen beslutar att 25 milj. kr. av anslaget D 3. Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1986/87 får användas till fraktstöd för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,

5. att riksdagen avslår propositionens förslag (under avsnittet Ökad konkurrens) om att statens planering för den framtida Gotlandstrafiken bör utgå ifrån ett statligt ägande av hela eller delar av det tonnage som används i Gotlandstrafiken,

6. att riksdagen uttalar att den framtida Gotlandstrafiken skall ske på privatägt tonnage.

1985/86:333 av Olle Svensson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Gotlandstrafikens framtida anknytning till Oxelösund.

1985/86:334 av Gösta Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag till lag om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,

2. att riksdagen – vid avslag på yrkande 1 – beslutar att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1986/87 anvisa ett jämfört med regeringens förslag med 26 milj. kr. förhöjt förslagsanslag på 80 milj. kr.

Bakgrund

Sedan år 1971 regleras färjetrafiken på Gotland genom en koncessionslagstiftning, nämligen lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland. Sedan lagens tillkomst har rederiaktiebolaget Gotland (Gotlandsbolaget) svarat för praktiskt taget all färjetrafik till och från Gotland.

År 1972 infördes statligt stöd till trafiken. Sedan år 1978 har stödet utbetalats till Gotlandsbolaget i form av underskottstäckning i enlighet med avtal mellan staten och bolaget. Nuvarande avtal gäller till utgången av år 1987 och förlängs fyra år, om det inte sägs upp före den 1 januari 1987.

Färjetrafiken bedrivs med de fyra fartygen Visby, Gotland, Thjelvar och Gute. Under vintersäsongen trafikeras Nynäshamn dagligen och Oskarshamn alla dagar utom lördagar. Sommartid ökar turtätheten till två dagliga turer, och dessutom trafikeras Västervik med en tur dagligen och Grankullavik på Öland med fem turer per vecka.

För taxesättningen i Gotlandstrafiken gäller den s. k. vägprincipen. För persontrafiken innebär detta att priset för en färjeresa skall anpassas till priset för en andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka. Taxesättningen på den trafikstarkaste linjen, Nynäshamn–Visby, skall vara normerande för de övriga linjernas taxesättning. För lastbilsföretagens taxor gäller en prisreglering med stöd av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter. Syftet med regleringen är att prismässigt jämställa en transport till och från Gotland med motsvarande transport på fastlandet. Med stöd av lagen och föreskrifter i anslutning till denna får den som regelbundet bedriver inrikes fjärrtransporter av gods med lastbil till eller från Gotland för alla sådana transporter ta ut ett pristillägg med högst 0,6% på nettofraktsumman i varje särskilt fraktavtal (det s.k. Gotlandstillägget). För de merkostnader som Gotlandstrafiken förorsakar vissa transportförmedlings- eller lastbilsföretag och som inte kompenseras av Gotlandstillägget utgår ett statligt stöd, vilket för innevarande budgetår har beräknats till 5,5 milj. kr.

Godstransporter i färjetrafiken till Gotland stöds sålunda dels genom att staten subventionerar Gotlandsbolagets taxor, dels genom Gotlandstillägget, dels också genom det till Gotlandstillägget anknutna statliga bidraget till vissa transportförmedlings- eller lastbilsföretag.

Färjetrafiken karakteriseras av mycket kraftiga säsongvariationer. Antalet passagerare i januari är enligt propositionen ca 20000 och i juli ca 300000. Godstrafiken är däremot tämligen jämnt fördelad över året.

Utskottet

1. Inledning

Riksdagen behandlade i december 1985 en regeringsskrivelse om färjetrafiken till Gotland (skr. 1985/86:6, TU 4, rskr. 36). I skrivelsen erinrades bl.a. om att det statliga transportstödet för Gotlandstrafiken anvisas under

ett förslagsanslag. För budgetåret 1984/85 hade riksdagen anvisat 40 milj. kr., men utfallet blev 71 milj. kr. För innevarande budgetår kunde anspråken på statsbidrag beräknas med ca 36 milj. kr. överstiga det belopp på 39 milj. kr. som riksdagen hade anvisat.

Denna kostnadsutveckling nödvändiggjorde – betonades det i regeringsskrivelsen – en radikal omprövning av trafikens uppläggning och omfattning. Transportrådet borde därför ges i uppdrag att i samarbete med Gotlandsintressenterna – dvs. Gotlands län, Gotlands kommun och Gotlandsbolaget – göra en total översyn av färjetrafiken till Gotland i syfte att få till stånd en omläggning av denna från hösten 1986. Omläggningen borde inriktas på en trafik på endast en fastlandshamn under större delen av året. Härigenom skulle eventuellt utrymme lämnas för sommartrafik utan statsbidrag och en tillfredsställande transportförsörjning till Gotland kunna genomföras till en kostnad för staten i storleksordningen 20–40 milj. kr. per år.

I sitt betänkande med anledning av skrivelsen, TU 1985/86:4, framhöll utskottet för sin del att riksdagen vid ett flertal tillfällen hade betonat det angelägna i att minska kostnaderna för stödet till färjetrafiken till Gotland. Vidare erinrades om att utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1984/85:18 hade understrukit att åtgärder som kunde innebära en nivåförändring av ifrågavarande förslagsanslag inte fick genomföras utan riksdagens godkännande. I sammanhanget konstaterades att ett anslagsöverskridande med 36 milj. kr. innebar en avsevärd nivåförändring.

Mot den angivna bakgrunden anslöt sig utskottet till den i regeringsskrivelsen uttalade uppfattningen att trafikens uppläggning och omfattning borde omprövas i syfte att minska kostnaderna för det statliga stödet med bibehållande av en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland.

2. En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m.m.

Målet för den statliga trafikpolitiken är enligt riksdagens beslut år 1979 att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419).

I nu förevarande proposition framhåller föredragande departementschefen att begreppet tillfredsställande transportförsörjning enligt hans mening inte entydigt kan definieras. Vad som är tillfredsställande varierar från tid till annan och innefattar en sammanvägning av faktorer som pris, frekvens, regularitet, kapacitet, kvalitet, komfort, tillgång till alternativa transportmedel m.m. En frekvent trafik till högt pris med låg kvalitet är inte tillfredsställande, men en gles trafik med rimlig avgiftsnivå samt med god punktlighet och kapacitet kan vara tillfredsställande.

I fråga om *persontrafik* har Gotland i dag – fortsätter föredraganden – en omfattande färjetrafik och mycket goda flygförbindelser. Förändringar i färjetrafiken måste därför bedömas mot bakgrund av det totala trafikutbudet och inte enbart mot bakgrund av färjetrafikutbudet. Det är vidare viktigt att erinra om att statens engagemang i Gotlandstrafiken har varit

inriktat mot att erbjuda personer som är mantalsskrivna på Gotland (i fortsättningen för enkelhets skull kallade gotlänningar) en grundläggande trafikförsörjning. Det har alltså inte varit avsikten att allmänt subventionera resor till och från Gotland. Däremot har en gynnsam och regionalpolitiskt viktig effekt av det statliga engagemanget i trafiken varit en god trafikförsörjning även för turismen.

Föredraganden anser att inriktningen av det statliga engagemanget bör vara oförändrad och att den bör få genomslag i taxepolitiken.

Mot bakgrund av den totalt sett goda trafikförsörjning som Gotland enligt föredraganden faktiskt har finner han att förändringar och begränsningar av nuvarande färjetrafik bör kunna genomföras inom ramen för en totalt sett tillfredsställande persontrafikförsörjning.

Beträffande *godstrafiken* framhåller föredraganden att situationen är annorlunda och att någon förändring av kapaciteten inte har varit aktuell.

Under rubriken En eller flera fastlandshamnar under lågsäsong framgår det av propositionen att transportrådet har studerat möjligheten att koncentrera trafiken under lågsäsong till en bashamn på fastlandet, nämligen Oxelösund, samt sommartrafik på Nynäshamn och Oskarshamn/Västervik. Enligt rådet skulle en sådan lösning, innefattande en åretrunttrafik endast på Oxelösund, vara effektiv och medföra en mängd fördelar – inte minst betydligt minskade anspråk på statsbidrag. En sådan bashamnstrafik är sålunda – betonas det i propositionen – den enda trafiklösning som kan genomföras inom den kostnadsram om 40 milj. kr. per år som riksdagen vid upprepade tillfällen uttalat sig för. Bashamnslösningen kan emellertid för närvarande inte godtas av Gotlandsintressenterna, som anser att transportrådet har underskattat den övervältring av kostnader på trafikanter och godskunder som skulle bli följden.

Med hänvisning till Gotlandsintressenternas motstånd till en bashamnstrafik framhåller föredraganden att det inte är lämpligt att genomföra en sådan trafikomläggning. Möjligheterna till besparingar i statsbidraget får i stället sökas i bl.a. en bättre anpassning av nuvarande trafikutbud till efterfrågan. En bashamnstrafik bör genomföras först då en bredare uppslutning kring denna kan uppnås. Att så inte nu kan ske innebär att statsbidraget till trafiken inte kan rymmas inom den av riksdagen förordade ramen om 40 milj. kr.

En bättre anpassning än för närvarande av trafikutbudet till efterfrågan innebär att Ölandstrafiken, som är mycket olönsam, utgår. Tänkbara åtgärder är vidare att det äldsta fartyget, Thjelvar, tas ur trafik och att utbudsförändringar under lågsäsong i Oskarshamnstrafiken genomförs för turer med mycket låg beläggning.

Färjetrafiken till Gotland behandlas i tre under den allmänna motionstiden vid innevarande års riksmöte väckta motioner och i åtta motioner som väckts med anledning av nu förevarande proposition.

Bland de tre förstnämnda framhålls i motion T211 (c) att Gotland bör ha rätt till fortsatt daglig trafik på minst två fastlandshamnar.

Liknande synpunkter anförs vidare i motion T280 (m, fp, c), där man

också framhåller att Västervik bör ha Gotlandstrafik i samma utsträckning som hittills under sommaren.

I motion T308 (s) yrkas att riksdagen uttalar sig för att inga inskränkningar i Gotlandstrafiken skall ske.

I motion 327 (vpk) framhålls att ingen försämring får ske av turantal och kapacitet i den nuvarande Gotlandstrafiken. Vidare begärs att Gotlandsbolaget utarbetar ett åtgärdsprogram för att förbättra servicen ombord. Motionärerna kräver också bl. a. möjlighet till sittplats under tak på färjorna utan krav på konsumtion, sovplats på natturer samt erforderliga bilplatser med kort bokningstid.

I motion 329 (s, c) framhålls att ingen försämring i trafikutbudet bör ske under innevarande avtalsperiod utöver indragning av Ölandstrafiken. Vidare begärs ett riksdagens tillkännagivande, vari bashamnsalternativet "klart och entydigt förkastas". Motionärerna framhåller också att en tillfredsställande transportförsörjning bl.a. innebär möjlighet till sitt- och sovplats och möjlighet att medta fordon med kort varsel.

I motion 330 (m) betonas det nödvändiga i att det framtida trafikutbudet i större utsträckning avspeglar den faktiska efterfrågan, samtidigt som 1979 års trafikpolitiska beslut om en tillfredsställande trafikförsörjning beaktas.

I motion 332 (m) framhålls att regeringens förslag i praktiken innebär en bashamnstrafik. Till stöd för detta påstående åberopar motionären att transportrådet har förutskickat att Gute under lågsäsong skall användas på Oskarshamnslinjen. Förslaget är orealistiskt – säger motionären – eftersom Gute är ett lastfartyg, som när det gäller tillgänglighet och komfort för passagerare inte motsvarar rimliga krav. Ett nytt fartyg, som kan ersätta de båda fartygen Gotland och Gute, bör därför anskaffas.

I motion 333 (s) förordas att Oxelösundsalternativet – även om det inte för närvarande är aktuellt – beaktas i framtida långsiktiga diskussioner om Gotlandstrafikens utformning.

Enligt utskottets mening har föredraganden i vad han anfört om Gotlandstrafiken, i här återgivna delar av propositionen, gjort en i nuvarande ekonomiska läge lämplig avvägning mellan de olika kraven på en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland. Planerna på en bashamnstrafik och de besparingar en sådan skulle medföra torde sålunda få överges. Trafiken kommer i huvudsak att fortsätta som hittills på en nordlig och en sydlig linje, låt vara med vissa utbudsförändringar. Ölandstrafiken, däremot, bör även enligt utskottets mening kunna utgå, men förutsättningar synes föreligga för en fortsatt trafik på Västervik under högsäsong. Utskottet förutsätter att man, inom den ekonomiska ram som gäller för trafiken, under alla årstider söker tillgodose rimliga krav på service och komfort för passagerarna. Vad gäller kravet på att ersätta de båda fartygen Gotland och Gute med ett nytt fartyg utgår vidare utskottet från att frågan om Gotlandsbolagets tonnagesammansättning beaktas i samband med övervägandena om ett nytt avtal för Gotlandstrafiken.

Genom utskottets sålunda redovisade ställningstagande torde – på ett undantag när – syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga få anses i huvudsak tillgodosett. Undantaget utgörs av motion 333 (s), som

avstyrks. De övriga motionsyrkandena bör kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I motion 331 (m) begärs *en lex Gotland*, som skulle möjliggöra viss skattefri försäljning i färjetrafik mellan fastlandet och Gotland. Motionärerna säger att skattefri försäljning av varor i viss utsträckning regleras i internationella överenskommelser och att en utgångspunkt i dessa är att försäljning bör ske i färjetrafiken – mellan två stater – som går över internationellt vatten. Denna grundtanke har dock genom åren successivt luckrats upp. Flertalet europeiska länder tillåter enligt motionärerna i dag viss försäljning av skattefria varor i färjetrafik mellan fastland och en ö inom det egna landet, såvida trafiken sker över internationellt vatten. I Sverige har trafiken på Åland fått en mycket stor omfattning – utan något statligt stöd, medan trafiken på Gotland, som trafikerar en avsevärt längre sträcka på internationellt vatten, däremot är betydligt sämre och inte kan upprätthållas utan ett betydande statligt ekonomiskt stöd. Genom en skattefri försäljning i färjetrafiken på Gotland, som i första hand bör prövas under lågsäsong, skulle en god trafikförsörjning stimuleras, turistsäsongen förlängas och Gotlands attraktionskraft för den växande konferensnäringen öka.

Utskottet vill med anledning av vad motionärerna sålunda anfört till en början framhålla att internationella överenskommelser, vari Sverige är part, torde sakna betydelse för det i motionen behandlade spörsmålet. Det synes sålunda vara en rent inrikespolitisk fråga huruvida statsmakterna – med utgångspunkt i motionärernas och andra överväganden, av t. ex. alkoholpolitisk art – bör genomföra sådana ändringar av vår lagstiftning som skulle kunna tillgodose ifrågavarande önskemål.

Förslag härom har framlagts också av bl.a. länsstyrelsen i Gotlands län och av Gotlands kommun i en gemensam skrivelse till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet år 1984 om upprättande av en mer attraktiv färjeförbindelse till Gotland. Skrivelsen behandlades i proposition 1983/84:145 om turist- och rekreationspolitiken m.m. Föredragande departementschefen (jordbruksministern) sade sig förutsätta att förslaget prövas och hänvisade till att en mer attraktiv färjeförbindelse skulle kunna förlänga Gotlands turistsäsong och minska behovet av statsbidrag i Gotlandstrafiken.

Vidare har statens industriverk, till fullgörande av ett regeringens uppdrag att utreda åtgärder som krävs för utveckling och förnyelse av det gotländska näringslivet, i sin rapport Avstamp Gotland (Sind PM 1985:6) bl.a. föreslagit skattefri försäljning av varor på Gotlandsfärjorna.

Utskottet förutsätter i likhet med jordbruksministern att ifrågavarande spörsmål blir föremål för en närmare prövning med den av honom angivna inriktningen. I avvaktan på resultatet av en sådan prövning synes motionen böra lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

Föredraganden erinrar om att det statliga stödet till persontrafiken hittills varit inriktat på att anpassa färjetrafikens persontaxor till SJ:s taxa. Denna fastställs numera av SJ, som härigenom beretts möjlighet att på marknadsmässiga grunder och med hänsyn till trafikens kostnadsstruktur fastställa avgifterna. SJ har också nyligen genomfört en högre grad av prisdifferentiering mellan låg- och högtrafikdagar. Att låta järnvägens kostnadsstruktur och marknadsförutsättningar styra Gotlandstrafikens taxor är enligt föredragandens mening inte en lämplig ordning. Han förordar därför att nuvarande bindning av persontaxan till SJ-taxan slopas och att persontrafikavgifterna i stället får fastställas med hänsyn till trafikens kostnader och anspråken på kapacitet. Inom ramen för ett sådant system kan gotlänningarna tillförsäkras särskilda rabatter. Avgifterna inom Gotlandstrafiken – framför allt under högsäsong men även under andra tider på året – bör mer uttalat än hittills styra efterfrågan till tider och turer med ledig kapacitet.

Taxorna i Gotlandstrafiken bör därför – fortsätter föredraganden – i framtiden fastställas med hänsyn främst till trafikens kostnadsutveckling, anspråken på kapacitet och komfort, trafikens marknadsmässiga villkor samt det av riksdagen anvisade anslaget. Statens bidrag till Gotlandstrafiken bör även i framtiden i första hand komma gotlänningarna till godo. Övriga trafikanter bör därför betala efter principen att den som ställer anspråk på kapacitet skall betala för den, eftersom bidragsnivån i hög grad påverkas av den trafik som tonnaget måste dimensioneras för. Sammanfattningsvis förordar föredraganden en kraftfull prisdifferentiering.

I motion T211 (c) framhålls att taxorna i färjetrafiken till Gotland bör anpassas till SJ:s taxesättning.

I motion 327 (vpk) yrkas att riksdagen med avslag på regeringens förslag i den del som nu är i fråga beslutar att SJ:s zontaxeprincip i stället skall tillämpas och att en anpassning mellan båttaxa och tågtaxa i övrigt skall ske.

I motion 328 (fp) framhålls att gotlänningarna inte bör betala en högre avgift i färjetrafiken än vad som gäller för motsvarande tågsträcka och veckodag i andra klass på tåg.

I motion 329 (s,c) yrkas avslag på regeringens förslag. I motionen framhålls vidare att prisdifferentieringen inte får utformas så att den menligt inverkar på turistströmmarna till Gotland.

Eftersom en bashamnstrafik inte genomförs är det enligt utskottets mening angeläget att andra åtgärder vidtas för att begränsa anspråken på statsbidrag i Gotlandstrafiken. Utskottet kan därför för sin del instämma i vad föredraganden anfört om de riktlinjer som bör gälla för fastställande av taxor i denna trafik. Vidare finner även utskottet det angeläget att statens bidrag till trafiken i första hand kommer gotlänningarna till godo. Utskottet utgår därför från att taxesättningen för dem får en sådan utformning att kostnaden för en färjeresa mellan Gotland och fastlandet eller vice versa ej i väsentlig mån avviker från den genomsnittliga kostnaden för en resa av motsvarande längd på fastlandet. Med hänsyn till turismens betydelse för

Gotland förutsätter utskottet också att prisdifferentieringen förenas med andra åtgärder i syfte att vidmakthålla och stärka turismens roll.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker samtliga motionsyrkanden som nu är i fråga.

4. Gotlandstillägget och annat fraktstöd

I propositionen föreslås att riksdagen antar ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter. Innebörden av förslaget är att nuvarande prisreglering av lastbilstaxorna, Gotlandstillägget och statsbidraget till lastbilsföretagen slopas fr.o.m. den 1 juli 1986.

Föredraganden framhåller att ifrågavarande reglering har förorsakat stora problem. Gotlandstillägget, som delvis finansierar prisutjämningen, har uppfattats som orättmätigt och stridande mot principerna på transportmarknaden, och konkurrensförutsättningarna har rubbats.

Teoretiskt kan mitt förslag – fortsätter föredraganden – medföra att gotländska företag och konsumenter får 26 milj.kr. i ökade transportkostnader per år, men den faktiska merkostnaden torde bli lägre. En viss kostnadsövervältring på gotlandskunderna bör också kunna godtas, eftersom transportkostnadsandelarna för flertalet branscher på Gotland är låga.

I motionerna 327 (vpk), 329 (s,c) och 334 (c) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag.

I motion 328 (fp) yrkas att riksdagen antar lagförslaget och beslutar ersätta Gotlandstillägget med en subvention av den gotländska trafikens transportkostnad i form av bidragsprocent av nettofraktsumman.

I motionerna 330 (m) och 332 (m) yrkas att riksdagen beslutar att fraktstöd skall utgå med statsbudgetmedel till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. I dessa båda motioner framhålls också att ett slopande av nuvarande frakststöd skulle medföra förödande konsekvenser för stora delar av det gotländska näringslivet.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att den nuvarande utformningen av ifrågavarande fraktstöd är förenad med vissa olägenheter. På grundval av föreliggande utredningsunderlag är utskottet emellertid inte berett att godta en omedelbar avveckling av stödet. Utskottet förordar därför att regeringen ägnar detta spörsmål förnyade överväganden i samband med sitt ställningstagande till frågan om ett nytt avtal för Gotlandstrafiken. Ett beslut om att slopa stödet bör enligt utskottets mening föregås av en fördjupad analys, som redovisas för riksdagen, om konsekvenserna härav för transportkostnaderna till och från Gotland. Inom ramen för en sådan analys bör även belysas effekterna av en *successiv* avveckling av stödet och om nuvarande system kan förenklas administrativt eller modifieras på sådant sätt att särskilt statsbidrag inte behöver utgå. Även alternativa möjligheter att utjämna transportkostnaderna mellan fastlandet och Gotland utanför statsbudgetens ram bör kunna övervägas.

Utskottets ställningstagande innebär att prisregleringen av lastbilstaxorna, Gotlandstillägget och det härtill knutna statsbidraget till lastbilsföretagen tills vidare bibehålls.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkanden – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

5. Ökad konkurrens i Gotlandstrafiken

Föredraganden erinrar om att det har varit ett allmänt önskemål att öka konkurrensen i Gotlandstrafiken. För närvarande är Gotlandsbolaget det enda företag som bedriver trafik på Gotland. Med en bashamnstrafik hade det sannolikt varit möjligt att få utrymme för viss konkurrerande trafik sommartid på linjen Visby–Oskarshamn. Gällande avtal och den trafiklösning som föredraganden förordar medför emellertid en så stor sommartrafik inom koncessionstrafiken att konkurrerande trafik skulle innebära att mera tonnage skulle sättas in. Detta skulle sänka kapacitetsutnyttjandet, höja kapacitetskostnaderna och öka anspråken på statsbidrag eller tvinga fram väsentliga taxehöjningar.

Ett sätt att på längre sikt komma ur dagens besvärande monopolsituation – fortsätter föredraganden – är att staten i framtiden vid tonnageförnyelse anskaffar tonnaget direkt eller genom leasingavtal med något rederi, och att anbud tas in på trafiken med och driften av detta tonnage. På så sätt skulle en större krets av företag kunna komma att intressera sig för att ta ansvaret för Gotlandstrafiken.

Genom ett statligt ägande av hela eller delar av det tonnage som används i Gotlandstrafiken skulle – betonar föredraganden – statens inflytande förstärkas på ett rimligt sätt, samtidigt som utrymmet för konkurrens ökar. Statens planering för den framtida trafiken bör utgå från detta.

I motion T308 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett statligt övertagande av Gotlandstrafiken.

I motion 327 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att Gotlandsbolaget förstatligas och överförs som dotterbolag till SJ-koncernen, då nuvarande avtal mellan staten och bolaget upphör att gälla den 1 januari 1988.

I motionerna 328 (fp), 330 (m) och 332 (m) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag att staten skall äga hela eller delar av Gotlandstrafikens tonnage.

I de båda sistnämnda motionerna yrkas dessutom att riksdagen uttalar att den framtida Gotlandstrafiken skall ske med privatägt tonnage.

I motion 330 (m) framhålls vidare att Gotlandsbolagets monopolställning bör brytas och att kompletterande trafik bör drivas på företagsekonomiska grunder.

Vad först gäller kraven på att förstatliga Gotlandsbolaget vill utskottet erinra om att det i ett flertal av riksdagen godkända betänkanden avstyrkt motionsyrkanden om ett förstatligande av Gotlandstrafiken. Utskottet har inte ändrat denna inställning och avstyrker följaktligen motionerna T308 (s) och 327 (vpk) i här berörda delar.

Insats av ytterligare tonnage som konkurrerar med Gotlandsbolagets trafik skulle, som föredraganden framhåller, minska kapacitetsutnyttjandet i denna trafik, höja kapacitetskostnaderna och öka anspråken på statsbidrag eller tvinga fram väsentliga taxehöjningar. Utskottet avstyrker därför yrkandet i motion 330 (m) om en trafik som på företagsekonomiska grunder kompletterar Gotlandsbolagets.

Det är emellertid även enligt utskottets mening angeläget att ett ökat inslag av konkurrens införs i Gotlandstrafiken. De riktlinjer härför som förordas i propositionen finner utskottet för sin del väl ägnade att tillgodose det syftet. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen godkänner riktlinjerna samt avstyrker motionerna 328 (fp), 330 (m) och 332 (m) i motsvarande delar.

6. Anslagsfrågan

Regeringen föreslår att till Transportstöd för Gotland för nästa budgetår anvisas 54 milj. kr. I propositionen framhålls att det däri framlagda lagförslaget innebär en minskning av anspråken på statsbidrag till vissa transportförmedlingsföretag med 5 milj. kr. per år fr.o.m. den 1 juli 1986.

Med hänvisning till sitt ställningstagande till lagförslaget finner utskottet att medelsanvisningen under anslaget även bör ge utrymme för ifrågavarande särskilda statsbidrag. Utskottet, som i övrigt inte har någon erinran mot föredragandens anslagsberäkning, föreslår följaktligen att riksdagen till Transportstöd för Gotland för nästa budgetår anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 5 milj. kr. höjt anslag, dvs. 59 milj. kr.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker de anslagsyrkanden som återfinns i motionerna 328 (fp), 330 (m), 332 (m) och 334 (c).

7. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m.m.*

att riksdagen

a) lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen anfört om Gotlandstrafiken i denna del,

b) lämnar utan åtgärd motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 16 i denna del, 1985/86:T280 (m,fp,c), 1985/86:T308 (s) i denna del, 1985/86:327 (vpk) yrkande 4, 1985/86:329 (s,c) yrkandena 3–4 och 6, 1985/86:330 (m) yrkande 1 och 1985/86:332 (m) yrkande 1,

c) avslår motion 1985/86:333 (s),

2. beträffande *en lex Gotland*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:331 (m) utan åtgärd,

3. beträffande *riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken*

att riksdagen med godkännande av regeringens förslag i denna del avslår motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 16 i motsvarande del,

1985/86:327 (vpk) yrkande 3, 1985/86:328 (fp) yrkande 2 samt 1985/86:329 (s,c) yrkandena 2 och 5,

4. beträffande *Gotlandstillägget och annat fraktstöd*
att riksdagen med anledning av det i propositionen framlagda lagförslaget samt motionerna 1985/86:327 (vpk) yrkande 1, 1985/86:328 (fp) yrkandena 3–4, 1985/86:329 (s,c) yrkande 1, 1985/86:330 (m) yrkandena 5 och 7, 1985/86:332 (m) yrkandena 2–3 samt 1985/86:334 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. beträffande *ökad konkurrens i Gotlandstrafiken*
att riksdagen med godkännande av de i propositionen förordade riktlinjerna avslår motionerna 1985/86:T308 (s) i denna del, 1985/86:327 (vpk) yrkande 2, 1985/86:328 (fp) yrkande 1, 1985/86:330 (m) yrkandena 2–4 samt 1985/86:332 (m) yrkandena 5–6,

6. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1985/86:328 (fp) yrkandena 5–6, 1985/86:330 (m) yrkande 6, 1985/86:332 (m) yrkande 4 samt 1985/86:334 (c) yrkande 2 till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag om 59000000 kr.

Stockholm den 22 maj 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m), Yngve Wernersson (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Jan Sandberg (m).

Reservationer

1. En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m.m. (mom. 1)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 9 slutar med "riksdagens åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening fordras för att en transportförsörjning skall anses tillfredsställande att kollektiva trafikmedel står till förfogande i en utsträckning och form som innebär en godtagbar service även i områden där trafikunderlaget är otillräckligt för att medge en ekonomiskt självbä-

rande service. Utskottet kan sålunda inte godta någon försämring av nuvarande turantal och kapacitet i Gotlandstrafiken. Målsättningen för framtiden bör i stället vara förbättringar av såväl utbud som service. Detta innebär dagliga turer året runt med både passagerare och gods på såväl den nordliga som den sydliga linjen. En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland innebär vidare bl.a. möjlighet till sittplats på färjorna under tak utan krav på konsumtion, sovplats på natturer samt erforderliga bilplatser med kort bokningstid. Andra viktiga krav är korta restider med ankomsttider som passar till anslutande trafik. Det är för övrigt enligt utskottets mening angeläget att servicen på Gotlandsfärjorna på det hela taget förbättras. Gotlandsbolaget bör därför utarbeta ett åtgärdsprogram i det syftet.

Genom utskottets sålunda redovisade ställningstagande torde syftet med motion 327 (vpk), såvitt nu är i fråga, få anses tillgodosett. Vidare torde – på ett undantag när – syftet med samtliga övriga här behandlade motionsyrkanden få anses i huvudsak tillgodosett. Undantaget utgörs av motion 333 (s), som avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m.m.*
>
> att riksdagen med anledning *dels* av vad föredragande departementschefen anfört om Gotlandstrafiken i denna del, *dels* av motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 16 i denna del, 1985/86:T280 (m,fp,c), 1985/86:T308 (s) i denna del, 1985/86:327 (vpk) yrkande 4, 1985/86:329 (s,c) yrkandena 3–4 och 6, 1985/86:330 (m) yrkande 1 och 1985/86:332 (m) yrkande 1 samt med avslag på motion 1985/86:333 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken (mom. 3)

Hugo Bergdahl och Ingrid Hasselström Nyvall (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Eftersom en" och på s. 11 slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör det inte komma i fråga att gotlänningarna skall behöva betala en högre avgift i färjetrafiken än vad som gäller för motsvarande tågsträcka och veckodag i andra klass tåg. Vad föredraganden i övrigt anfört i denna del har inte givit utskottet anledning till erinran. Utskottet förutsätter dock – med hänsyn till turismens betydelse för Gotland – att prisdifferentieringen förenas med andra åtgärder i syfte att vidmakthålla och stärka turismens roll.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion 328 (fp), i här berörd del, torde få anses tillgodosett. Vidare torde syftet med motionerna

T211 (c) och 329 (s,c) i här berörda delar få anses delvis tillgodosett. Motion 327 (vpk), såvitt nu är i fråga, avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken*

att riksdagen med anledning *dels* av regeringens förslag i denna del, *dels* av motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 16 i motsvarande del, 1985/86:328 (fp) yrkande 2 och 1985/86:329 (s,c) yrkandena 2 och 5 samt med avslag på motion 1985/86:327 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken (mom. 3)

Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Eftersom en" och på s. 11 slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör vägprincipen enligt 1974 års riksdagsbeslut gälla för persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor. Även om SJ-taxan numera fastställs av SJ och grundar sig på SJ:s marknads- och kostnadsbild bör man – vill utskottet understryka – i taxesättningen utgå från SJ:s genomsnittliga taxor. Den i propositionen föreslagna prisdifferentieringen skulle enligt utskottets mening kunna menligt påverka turismen, som utgör en mycket viktig del av det gotländska näringslivet. Den synes sålunda strida mot riksdagens trafikpolitiska beslut år 1979, enligt vilket trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att uppfylla bl.a. närings- och regionalpolitiska mål.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet de i propositionen förordade riktlinjerna för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken. Motionerna T211 (c) och 329 (s,c), i här berörda delar, tillstyrks. Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motion 328 (fp), såvitt nu är i fråga, få anses delvis tillgodosett. Motion 327 (vpk), såvitt nu är i fråga, avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken*

att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 16 i denna del och 1985/86:329 (s,c) yrkandena 2 och 5, med anledning av motion 1985/86:328 (fp) yrkande 2 samt med avslag på regeringens förslag i motsvarande del och på motion 1985/86:327 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken (mom. 3)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Eftersom en" och på s. 11 slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den i motion 327 (vpk) uttalade uppfattningen att SJ:s zontaxeprincip bör tillämpas i färjetrafiken till Gotland och att en anpassning mellan båttaxa och tågtaxa i övrigt bör ske.

Genom utskottets ställningstagande torde syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga få anses helt eller delvis tillgodosett. De i propositionen förordade riktlinjerna för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken*

att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 16 i denna del, 1985/86:327 (vpk) yrkande 3, 1985/86:328 (fp) yrkande 2 och 1985/86:329 (s,c) yrkandena 2 och 5 samt med avslag på regeringens förslag i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

5. Ökad konkurrens i Gotlandstrafiken (mom. 5)

Rolf Clarkson (m), Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Anders Andersson (m), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Vad först" och på s. 13 slutar med "motsvarande delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Vad först – – – (lika med utskottet) – – – kompletterar Gotlandsbolagets.

Det är emellertid även enligt utskottets mening angeläget att ett ökat inslag av konkurrens införs i Gotlandstrafiken. De riktlinjer härför som förordas i propositionen finner sig utskottet dock inte kunna tillstyrka. Enligt utskottets uppfattning bör nämligen färjetrafiken till Gotland även framgent ske med privatägt tonnage.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga och avstyrker de i propositionen förordade riktlinjerna för ökad konkurrens i Gotlandstrafiken.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *ökad konkurrens i Gotlandstrafiken*

att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:328 (fp) yrkande 1,

1985/86:330 (m) yrkandena 3–4 och 1985/86:332 (m) yrkandena 5–6 samt med avslag på de i propositionen förordade riktlinjerna och motionerna 1985/86:T308 (s) i denna del, 1985/86:327 (vpk) yrkande 2 och 1985/86:330 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

6. Ökad konkurrens i Gotlandstrafiken (mom. 5)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Vad först" och på s. 13 slutar med "motsvarande delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör samhället ta det fulla ansvaret för att Gotland garanteras en tillfredsställande trafikförsörjning sjöledes. Följaktligen bör trafiken bedrivas i samhällets regi och Gotlandsbolaget förstatligas fr.o.m. den 1 januari 1988, då avtalet mellan staten och bolaget tidigast kan upphöra att gälla. Bolaget synes lämpligen böra inordnas som ett dotterföretag i SJ-koncernen.

Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motionerna T308 (s) och 327 (vpk) i här berörda delar få anses tillgodosett. De i propositionen förordade riktlinjerna för ökad konkurrens i Gotlandstrafiken och samtliga övriga motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *ökad konkurrens i Gotlandstrafiken*

att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86:T308 (s) i denna del och 1985/86:327 (vpk) yrkande 2 samt med avslag på de i propositionen förordade riktlinjerna och motionerna 1985/86:328 (fp) yrkande 1, 1985/86:330 (m) yrkandena 2–4 och 1985/86:332 (m) yrkandena 5–6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m.m. (mom. 1)

Birger Rosqvist (s) anför:

Det kan knappast anses att i Gotlandstrafiken lastfärjan Gute under vintertid kan tillgodose rimliga krav på komfort för passagerare.

Begränsad och otillräcklig passagerarkapacitet och ännu mer begränsad tillgång på hytt- och liggplatser liksom i det närmaste obefintlig handikappanpassning är bl.a. argument som med rätta framförts mot tankegången att vintertid trafikera sydliga linjen med enbart detta fartyg. Dessutom skulle vissa turer när s.k. farlig last finns ombord (1–2 gånger/vecka) passagera-

re helt utestängas från möjligheten till överfart. Rimliga krav på service i trafiken skulle därmed ej heller kunna uppfyllas.

Driftkostnaderna i Gotlandstrafiken har under senaste halvår märkbart kunnat minskas beroende på bl.a. lägre oljepriser. Detta tillsammans med ändringen i vad gäller Ölandstrafiken torde göra det möjligt att inom av utskottet nu angiven ekonomisk ram för trafiken även under vintersäsong upprätthålla trafik på sydliga året-runt-linjen med bil- och passagerarfärjan Gotland. Därmed skulle det bli möjligt att erbjuda passagerarna den service och komfort som utskottet förutsätter.

2. En lex Gotland (mom. 2)

Hugo Bergdahl (fp), Sven Henricsson (vpk) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anför:

Enligt vår principiella uppfattning bör skattefri försäljning ej förekomma i nationell trafik. Vi vill dock inte motsätta oss en utredning av frågan.

3. Ökad konkurrens i Gotlandstrafiken (mom. 5)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anför:

Vi har anslutit oss till de överväganden som enligt utskottet talar för att avstyrka motionsyrkandet om en trafik som på företagsekonomiska grunder kompletterar Gotlandsbolagets. Vi har därvid utgått från att den utredning om skattefri försäljning av vissa varor i färjetrafiken på Gotland som utskottet finner önskvärd kommer att leda till det av oss åsyftade resultatet. Härigenom kommer nämligen flera av de effekter som vi avser med en ökad konkurrens i Gotlandstrafiken att kunna uppnås.

Propositionens lagförslag

Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter;

Härigenom föreskrivs att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1986.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1986