

# Motion till riksdagen

1985/86:T373

Sten Östlund (s)

Lots- och sjöfartsavgifterna

---

Sjöfarten på och i Sverige lever till stora delar under pressade förhållanden i hård konkurrens med andra nationer som oftast erbjuder sina branschers verksamhet betydligt gynnsammare villkor såväl för rederi- som för hamnverksamheten.

Läget för linjesjöfarten är sådant att varje förändring till det sämre i kostnadsbildningen kan ge upphov till omprövningar av verksamheten eller om anlöpen till svensk hamn skall upprätthållas.

Samtidigt vet vi att ett bortfall av någon eller några av de viktigare linjerna i varje fall på sikt skulle ge stora kostnadsökningar och direkt sämre konkurrensvillkor genom sämre möjligheter att leverera för svensk exportindustri.

Sjöfarts- och lotsavgifterna utgör en betydande del i kostnaderna för sjöfarten.

1983 erlade t. ex. Göteborgstrafiken 95 milj. kr. i sjöfartsavgifter. Taxan höjdes i november 1983 med 4 % och fr. o. m. 1986 med 5 %. Motsvarande kostnader för sjöfartsverket för trafiken på Göteborg är i relation till inkomsterna små. De uppgick 1983 knappast till över 10 milj. kr.

Motsvarande förhållanden är rådande för lotsavgifterna som enligt uppgift 1983 till endast 30 % svarade mot kostnaderna. Göteborgs lotsplats var den enda som "gick ihop".

Genom den höjning för utnyttjande av lots på ob-tid, som sedan dess genomförts, ökade lotsavgifterna på Göteborg med 18 %, samtidigt som konstruktionen gjordes sådan att vissa undersysselsatta lotsplatser fick en sänkning av avgifterna.

Motsvarande snedförhållanden torde gälla i varierande grad för hela Väst- och Sydsverige.

Samtidigt vet vi att de viktigaste konkurrenterna för Göteborgs och vissa andra svenska hamnars med liknande trafikbild inte ligger i Sverige utan utgörs av de stora kontinenthamnarna som Hamburg, Antwerpen och Rotterdam.

För trafiken på dessa hamnar tas ingen avgift ut motsvarande våra sjöfartsavgifter. De gynnas i stället till yttermera visso av att stat och kommuner i olika konstellationer och former svarar för betydande delar av t. ex. hamnarnas investeringar. Sådana åtaganden skulle göra det möjligt för exempelvis Hamburgs hamn att, tack vare ett delstatligt bidrag på 700 milj. kr. för 1985 med pressade hamn- och staveritaxor, aktivt konkurrera om viktig trafik som hitintills gått över svenska hamnar.

Göteborgs hamn har vid många tillfällen och senast 1983 begärt en omprövning av uttagsprinciperna, vilka av hamnens kunder upplevs som orimliga, och de har stötts av kommunen, som för sin del, efter det att den transporttekniska utvecklingen omöjliggjort ett bedrivande av stuveriverksamheten i privat regi, fått gå in och ta ett betydande ekonomiskt ansvar för en rekonstruktion av en nu sammanlagd hamn- och stuveriverksamhet. När ekonomiska åtaganden från kommunen ställs mot de samtidiga stora uttagen på trafiken över hamnen av sjöfartsavgifter, ställs frågan om det rimliga i nuvarande situation på sin spets.

Som framgår av budgetpropositionen bil. 8 s. 95 har inte hamnens synpunkter till någon del beaktats.

Samtidigt avvisas sjöfartsverkets äskande om att begränsa sjöfartsverkets kostnader efter principer liknande dem som gäller för SJ. I stället bryts den tidigare principen att kostnaderna för isbrytning går på statsverket och läggs kapitalkostnaderna på sjöfartsverket som i sin tur hänvisas till att finansiera dessa tillkommande kostnader över sjöfartsavgiften som därigenom framöver kommer att behöva ökas i stegrad takt.

Denna utveckling som bidrar till att äventyra betydande delar av sjöfarten på Sverige och som också utgår ifrån att sjöfartsverket skall ge service för trafik på varje hamn, men med avgifter som inte till någon del relateras till sjöfartsverkets kostnader, kan inte få fortsätta. Tillståndet har bidragit till att samstämmiga bedömningar visar att vi har en 50-procentig överkapacitet i landets hamnresurser.

Branscher som verkar under sådana överkapacitetsförhållanden utsätts förr eller senare för nödvändig omstrukturering. All erfarenhet visar att ju längre man dröjer desto sämre blir förutsättningarna att uppnå en bransch med egen livskraft. Alternativt slås hela eller större delen av också de delar av branschen ut som vid ett i tid taget strukturgrepp skulle ha kunnat överleva på sunda villkor.

Staten bör därför för sin del använda de instrument som den förfogar över till att främja en sundare utveckling för att främja svensk sjöfart och sjöfarten på Sverige.

En utredning bör därför tillsättas som, i motionens anda och med beaktande av den transporttekniska utveckling som påverkar sjöfarts- och hamnverksamheten, skall överväga principerna för uttag av lots- och sjöfartsavgifterna i förhållande till de kostnader sjöfartsverket har för upprätthållande av trafiken på landets olika hamnar.

## Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär en översyn av principerna för de statliga sjöfarts- och lotsavgifterna, dess omfattning och utformning.

Stockholm den 27 januari 1986

*Sten Östlund (s)*