Trafikutskottets betänkande 1987/88:17

om sjöfart m.m. (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:17

Sammanfattning

Sjöfartsverket ombildades den 1 juli 1987 till affärsverk.

I betänkandet tillstyrker utskottet förslag i budgetpropositionen om att riksdagen godkänner

- vad som förordas om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990,
- att sjöfartsverkets verksamhet skall inriktas på de resultat- och prisnivåer som förordas för perioden 1988–1990,
- vad som anförs om sjöfartsverkets investeringar under perioden 1988–1990.

Vidare tillstyrks förslag i budgetpropositionen om medelsanvisningar avseende Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster, Fritidsbåtsregister, Transportstöd för Gotland, Handelsflottans pensionsanstalt, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, ersättningar till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse samt Stöd till svenska rederier.

Utskottet tillstyrker också förslag i den trafikpolitiska propositionen som avser sjöfartens infrastruktur och kostnadsansvar.

I betänkandet behandlas även ett trettiotal motionsyrkanden i olika sjöfartsfrågor.

Utskottet avstyrker samtliga yrkanden eller föreslår att de lämnas utan särskild åtgärd.

Till betänkandet är fogat 11 reservationer och ett särskilt yttrande.

M- och fp-ledamöterna motsätter sig att ett anslag inrättas för Fritidsbåtsregister och den av regeringen föreslagna medelsanvisningen.

M- och fp-ledamöterna motsätter sig även den av regeringen föreslagna medelsanvisningen för Stöd till svenska rederier.

Enligt c- och vpk-ledamöterna bör riksdagen besluta om ett anslag för Bidrag till isbrytning och över anslaget anvisa 50 milj.kr. för nästa budgetår.

M-ledamöterna reserverar sig också till förmån för yrkanden i en m-motion om bemanningsfrågor och en utredning om lotsningsbestämmelserna.

C-ledamöterna reserverar sig till förmån för yrkanden i c-motioner i fråga om sjötransporter av farligt gods, fartygstransporterna mellan Sverige och Sovjetunionen, offentliggörande av avtalet om färjetrafiken på Gotland,

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 17*

Gotlandstrafikens huvudkontor och taxesättningen i färjetrafiken på Gotland.

Vpk-ledamoten reserverar sig till förmån för ett yrkande i en vpk-motion som avser det s.k. Dala kanal-projektet.

Det särskilda yttrandet avges av fp-ledamöterna och gäller färjetrafik mellan Öland och Gotland.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet)

1. Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m.

Regeringen har under avsnitt E. Sjöfart (s. 26–35) föreslagit att riksdagen
- godkänner vad i propositionen förordats om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990,
- godkänner att sjöfartsverkets verksamhet skall inriktas på de resultat- och prisnivåer som förordats i propositionen för perioden 1988–1990,
- godkänner vad i propositionen anförts om sjöfartsverkets investeringar under perioden 1988–1990 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,
- till Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 101 471 000 kr. (punkt E 1., s. 32–35).

Motion väckt med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T82 av Hans Dau (m) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av fortsatt modernisering av den svenska isbrytarflottan,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av isbrytarservice till färjetrafiken.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T211 (delvis) av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer i Västmanland.

1987/88:T215 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av Dala Kanal.

1987/88:T226 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bemanningsplanen för Stockholms skärgård måste omprövas.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1987/88:A492 (fp).

1987/88:T601 av Jens Eriksson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att båtar under tio meter, som är avsedda för räddningstjänst/brandförsvar, bör få användas vid räddningstjänst och vid olje- och kemikaliebekämpning även om föraren endast har förarbevis.

1987/88:T602 av Anna Wohlin-Andersson m.fl. (c) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande initiativ till överläggningar med andra länder om att eftersträva sjötransport av farligt gods,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande lastkvoterna vid ingående av handelsavtal med Östeuropa,

9. att riksdagen till ett nytt anslag Bidrag till isbrytning anvisar 50 000 000 kr.

1987/88:T604 av Sigge Godin och Rune Ångström (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att isbrytarflottan omlokaliseras till Härnösand.

1987/88:T605 av Ingbritt Irhammar och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att pröva förutsättningarna för att via internationella avtal bojkotta (svartlista) rederier som på säkra grunder ertappas med miljöskadande verksamhet.

1987/88:T606 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av 2 milj.kr. i upprustningsbidrag avseende Dalslands kanal,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att i kontakter med den norska regeringen verka för en sammanbindning mellan Dalslands kanal och Haldenvassdraget.

1987/88:T608 av Göran Allmér (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om instiftande av en medalj "För berömlig gärning till sjöss".

1987/88:T610 av Sonja Rembo (m) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den tekniska standarden i inköpt utländskt andrahandstonnage,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om teknisk utveckling och säkerhet,

10. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av befälsutbildningen i enlighet med vad som i motionen anförts,

11. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder ifråga om forskning och utveckling inom det marina området i enlighet med vad som i motionen anförts,

13. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om lotsbestämmelserna i enlighet med vad som anförts i motionen.

Under de senaste budgetåren har statsmakterna successivt ändrat principerna för sjöfartsverkets betalningsansvar och finansiering i riktning mot en ökad affärsmässighet och marknadsanpassning. Till följd av riksdagens beslut våren 1987 (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 14, rskr. 178) ombildades sjöfartsverket den 1 juli 1987 till affärsverk. Övergången till affärsverksformen innebär bl.a. att verket fritt disponerar intäkter och ersättningar.

Kostnader för verksamhet som inte skall ingå i handelssjöfartens betalningsansvar finaniseras på oförändrat sätt genom anslag över statsbudgeten.

En följd av övergången till affärsverksform är bl.a. också att sjöfartsverket har att presentera rullande treårsplaner för verksamheten. Syftet härmed är att statsmakternas styrning skall bli mer övergripande och ta sikte på att fastställa mål för verksamheten samt ekonomiska mål och servicemål.

I sin första treårsplan för 1988–1990 anger sjöfartsverket mål för samtliga verksamhetsgrenar och den planerade inriktningen av verksamheten under perioden. Mål uppställs sålunda för farleder och utmärkning, för lotsningen, för isbrytningen, för sjömätning och sjökortsproduktion, för fartygstekniska och fartygsoperativa frågor samt för sjöräddning och sjöolycksutredning.

Föredragande departementschefen har ingen erinran mot de av sjöfartsverket föreslagna målen för verksamheten.

Beträffande *isbrytningen* är målet att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på alla väsentliga hamnar. I samband med denna målangivelse erinras det i propositionen om att beslut fattades år 1986 om investering i en ny kapacitetsstark isbrytare som skall ersätta de två äldsta enheterna. Med den nya isbrytaren bedöms målsättnigen för isbrytningen kunna uppfyllas även fortsättningsvis.

I motion T82 (m) framhålls att den åretrunttrafik som numera bedrivs efter Norrlandskusten samt färjetrafiken över Kvarken och Ålands hav gör det nödvändigt att ha en väl fungerande isbrytarservice. Motionären föreslär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad han sålunda anfört. Vidare bör enligt motionären riksdagen hos regeringen påtala behovet av en fortsatt modernisering av isbrytarflottan utöver vad som redan beslutats.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot de för isbrytningen angivna målen. Dessa synes också tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkanden. Dessa bör följaktligen inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks därför. Regeringens förslag att riksdagen godkänner vad föredraganden anfört om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990 tillstyrks i här berörd del.

Vad gäller *lotsningen* är målet att alla hamnar av någon betydelse för handelssjöfarten skall kunna påräkna lotsningsservice. De sjötrafikområden som avses ersätta nuvarande lotsplatser och lotsdistrikt syftar till att skapa förutsättningar för en gemensam och mer slagkraftig organisation av fältverksamheten inom hela lots- och fyrväsendet.

Det tidigare träffade lotsarbetstidsavtalet bedöms – framgår det av propositionen – kunna medföra en minskning med 21 lotstjänster under treårsperioden. Vidare räknar sjöfartsverket med att under samma period kunna dra in 19 båtmanstjänster.

I motion T226 (fp) framhålls att sjöfartsverkets bemanningsplan för lotsplatserna i Stockholms skärgård innebär att de allra mest naturliga arbetstillfällena försvinner. Planen bör enligt motionärerna omprövas i sin helhet med beaktande av bl.a. sysselsättnings- och säkerhetspolitiska överväganden.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om de krav som ställs på sjöfartsverket att fortlöpande vidta åtgärder i rationaliserande och effektiviserande syfte för att kunna erbjuda sjöfartens olika intressenter en god service och samtidigt hålla tillbaka avgiftshöjningarna så långt som möjligt. I fråga om lotsningsorganisationen är det angeläget att anpassa denna till förändringar i sjöfartens struktur och servicebehov.

I de fall sådana rationaliseringsåtgärder medför personalinskränkningar gäller förordningen (1982:136) om handläggning av vissa personalfrågor i statlig verksamhet utmed rikets kuster. Enligt denna förordning skall en myndighet som planerar en inskränkning av personal som har direkt betydelse för tillsyn och övervakning av kusterna inhämta länsstyrelsens yttrande över den planerade åtgärden. Länsstyrelsen skall bereda andra berörda myndigheter tillfälle att yttra sig och bedöma hur åtgärden påverkar de anspråk på bemanning som olika samhällsintressen ställer. Om länsstyrelsen anser att åtgärden inte innebär mera väsentliga förändringar, skall länsstyrelsen genast avge sitt yttrande till den myndighet som planerar åtgärden. I annat fall skall länsstyrelsen skyndsamt utreda följderna av åtgärden och därvid bereda landstingskommun samt berörda statliga myndigheter, kommuner och organisationer tillfälle att yttra sig. Om länsstyrelsen finner att det är angeläget med fortsatt bemanning skall länsstyrelsen i sitt yttrande lämna ett förslag om organisation, huvudmannaskap samt finansiering och kostnadsfördelning. Om den myndighet som aktualiserat åtgärden trots invändningar vill genomföra personalinskränkningen eller förslaget, skall myndigheten hänskjuta frågan till regeringens prövning. Detsamma gäller om regeringens beslut behövs av andra skäl.

Denna handläggningsordning har enligt vad utskottet erfarit iakttagits i fråga om de lotsstationer i Stockholms skärgård för vilka sjöfartsverket planerat personalminskningar. Vad beträffar Landsorts lotsstation har sjöfartsverket avstått från en planerad indragning av sex båtmanstjänster. Planerade indragningar av totalt sex tjänster vid Svartklubbens och Simpnäs lotsstationer har underställts regeringens prövning.

1982 års förordning är enligt utskottets mening väl ägnad att tillgodose motionärernas krav på en allsidig bedömning av sjöfartsverkets planerade personalminskningar. Med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt nu anfört synes något riksdagens uttalande i den av motionärerna behandlade frågan inte påkallat. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen, medan regeringens förslag att riksdagen godkänner den i propositionen förordade inrikt-

ningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990 tillstyrks i här berörd del.

Den *inriktning av sjöfartsverkets verksamhet i övrigt* under perioden 1988–1990 som förordas i propositionen och som ej berörts i det föregående föranleder ingen erinran från utskottets sida. Regeringens förslag i denna del tillstyrks följaktligen.

Föredraganden biträder sjöfartsverkets mål för sitt ekonomiska resultat för treårsperioden och som innebär att verket skall klara statsmakternas krav att inleverera avkastning på det fasta statskapitalet enligt fastställd avkastningsränta. Avkastningsräntan utgör för närvarande 11 %.

Beträffande prissättningen anger sjöfartsverket att verket sedan början av 1980-talet har haft som mål att höjningar av de allmänna sjöfartsavgifterna skall hållas inom inflationsramen och att prissättningen på de produkter och tjänster som sjöfartsverket tillhandahåller skall utgå från full kostnadstäckning. Verket föreslår att detta skall gälla som mål även under treårsperioden 1988–1990.

Föredraganden betonar att verksamheten bör bedrivas så att höjningarna av sjöfartsavgifterna kan hållas på en sådan nivå att näringens konkurrenskraft inte försvåras.

Soliditeten bör enligt föredraganden beräknas som andelen eget kapital (verkskapitalet) i förhållande till hela balansomslutningen. Beräknad på det sättet antas soliditeten för verket ligga på omkring 85 % för treårsperioden. Föredraganden förordar att det också skall vara verkets mål för soliditeten under perioden.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen regeringens förslag att riksdagen godkänner att sjöfartsverkets verksamhet skall inriktas på de *resultat- och prisnivåer* som förordas i propositionen för perioden 1988–1990.

Sjöfartsverket investeringsplan för treårsperioden 1988–1990 omfattar ett belopp på 252,2 milj.kr. Föredraganden framhåller att de planerade investeringarna avses genomföras i syfte att modernisera och effektivisera verksamheten och säger sig inte ha någon erinran däremot. Vad gäller investeringen i ett nytt sjömätningsfartyg förutsätter föredraganden att verket genomför en grundlig analys av rationaliseringseffekten och behovet av ett nytt fartyg innan beslut fattas om investeringen.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden sålunda anfört och tillstyrker därför regeringens förslag att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförts om *sjöfartsverkets investeringar* under perioden 1988–1990 och bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

Utskottet tillstyrker vidare förslaget till *medelsanvisning* – 101,5 milj.kr. – för ersättning till sjöfartsverket *för vissa tjänster*. Från anslaget anvisas medel för den del av sjöfartsverkets verksamhet som inte skall ingå i handelssjöfartens betalningsansvar.

I motion T602 (c) yrkas att riksdagen till ett *nytt anslag för bidrag till* ***isbrytning*** anvisar 50 milj.kr.

Med anledning av detta motionsyrkande vill utskottet erinra om att kostnaderna för den statliga isbrytningen på grund av dennas regionalpolitiska betydelse för Norrland fram t.o.m. budgetåret 1985/86 i sin helhet undantogs från sjöfartens betalningsansvar. I proposition 1985/86:100 bil. 8 framhölls emellertid att tillgången på isbrytarkapacitet under svåra vintrar är av stor betydelse för sjöfarten på Sverige som helhet. Regeringen föreslog mot denna bakgrund att kostnaderna för den isbrytarkapacitet som staten tillhandahåller eller håller i beredskap skulle föras in under sjöfartens betalningsansvar. Bränslekostnaderna däremot borde – framhölls det i propositionen – liksom tidigare betalas av staten. Dessa kunde under en normal vinter uppskattas till ca 47 milj.kr.

I samma proposition föreslogs vidare att den regionalpolitiskt motiverade ersättningen till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse skulle föras över från sjöfartens betalningsansvar till statens.

I propositionen föreslogs dessutom att sjöfartsverket skulle få övergå till att göra avskrivningar på anskaffningsvärden.

I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1985/86:14 (rskr. 228) tillstyrkte utskottet regeringens förslag. I samband därmed framhölls det i betänkandet att de kostnader som följer av att isbrytningen förs in under sjöfartens betalningsansvar reducerades av att staten förutsattes svara *dels* för isbrytningens bränslekostnader, *dels* för ersättningen för avgiftsutjämningen för Vänertrafiken. Detta innebar – betonade utskottet – en kostnadsavlastning för budgetåret 1986/87 på ca 92 milj.kr. Genom att sjöfartsverket dessutom gavs möjlighet att göra avskrivningar på anskaffningsvärden reducerades belastningen på sjöfartsavgifterna med ytterligare ca 57 milj.kr. för budgetåret 1986/87.

Utskottet finner för sin del ej skäl att ompröva sitt sålunda redovisade ställningstagande och avstyrker därför motionsyrkandet.

I sammanhanget erinras om att utskottet i det föregående tillstyrkt regeringens förslag till medelsanvisning för Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster. Anslaget omfattar bl.a. ett belopp på 46,1 milj.kr. avseende bränslekostnader för isbrytning. Vidare vill utskottet fästa uppmärksamheten på att regeringen under anslaget E6. Ersättning till viss kanaltrafik m.m. föreslår en medelsanvisning för Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse för nästa budgetår om totalt 51,5 milj.kr.

I motion T610 (m) behandlas bl.a. *bemanningsfrågor*. Motionären framhåller att man i olika sjöfartsländer söker minska fartygsbesättningarna i syfte att reducera rederiernas driftskostnader. Det svenska regelverket på området måste – betonar motionären – tillämpas och anpassas så att det möjliggör försöksverksamhet och en dynamisk utveckling. Riskerna för att säkerheten ombord och att de ombordanställdas förhållanden försämras får emellertid inte åsidosättas. Därför bör såväl arbetstagare som arbetsgivare medverka i sjöfartsmyndighetens försöksverksamhet och utvecklingsarbete.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att riksdagen i december 1987 antog en fartygssäkerhetslag (1988:49, prop. 1987/88:3, TU 6, rskr. 42). Enligt bestämmelser i 5 kap. i lagen har sjöfartsverket att i samråd med organisationer som företräder redare och de

ombordanställda fastställa minimibesättning för varje enskilt fartyg. Då ifrågavarande lagbestämmelser synes tillgodose syftet med motionsyrkandet bör detsamma kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T610 (m) begärs vidare en *översyn av sjöbefälsutbildningen*. Enligt motionären är det mot bakgrund av den förändring som skett i den svenska handelflottans sammansättning på senare år nödvändigt att sjöbefälsutbildningen breddas så att ämnen vid sidan av de traditionellt sjöbefälsinriktade i ökad utsträckning tillförs läroplanen. Särskilt angeläget är det – betonar motionären – att de blivande sjöbefälen bibringas ekonomiska och juridiska insikter.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att den högre utbildningen på det nautiska området i Sverige numera är förlagd till högskolan i Kalmar och Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Utbildningen ges enligt vad utskottet erfarit på en sjökaptenslinje, en styrmanslinje och en radiokommunikationslinje. Samtliga linjer omfattar inslag av arbetsrätt, sjörätt samt samhälls- och företagsekonomi. Därtill erbjuds eleverna valfria kurser som gör det möjligt för dem att ytterligare förkovra sig i bl.a. ämnen av det nämnda slaget. Utbildningens innehåll styrs i mycket stor utsträckning av internationella överenskommelser.

Med hänvisning till det anförda kan utskottet, som förutsätter att berörda högskolestyrelser fortlöpande beaktar behovet av en ändamålsenlig sjöbefälsutbildning, för sin del inte finna annat än att syftet med motionsyrkandet måste anses tillgodosett. Det bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Enligt motion T610 (m) är det angeläget att tillgodose fraktkundernas ökande krav på snabba och tillförlitliga transporter av hög kvalitet till låga kostnader. Det är därför enligt motionären ett oavvisligt krav att den internationella utvecklingen följs och att Sverige har en egen *forskning och utveckling på sjöfartsområdet*. Dessa insatser bör – betonar motionären – inte enbart gälla fartygskonstruktion utan också lasthantering ombord och i land, logistik och marknadskännedom.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom transportforskningsberedningen ett programarbete inom vilket såväl den svenska exportindustrins som sjöfartens och hamnarnas framtida roll och konkurrensmöjligheter kommer att uppmärksammas. Särskild tonvikt kommer därvid att läggas på hur den internationella handelsutvecklingen och liberaliseringen på transportområdet kan påverka och ändra konkurrensförutsättningarna för olika transportmedel. För att bedöma sjöfartens liksom andra transportmedels framtida roll och möjligheter kommer studier att ske med särskild hänsyn till de logistik- och materialadministrativa kvalitetskrav som exportindustrin ställer för att få kostnadseffektiva transporttjänster med en för avsättningsmarknaderna anpassad utformning, innefattande bl.a. hög tidsprecision. Särskild uppmärksamhet kommer även att ägnas åt hur svenska hamnar i framtiden kan utveckla nya tjänster genom att i större utsträckning än för närvarande ombesörja lagerhållning av export- och importgods. Inom ramen för denna problematik planeras också forskningsverksamhet för att effektivisera godshantering både i hamnledet och ombord på fartyg.

Inom transportforskningsberedningen undersöks vidare – enligt vad

utskottet erfarit – möjligheterna att stödja ett projekt i syfte att utveckla ett tekniskt och ekonomiskt faktaunderlag för ett modernt svenskt närsjöfartsfartyg. Ett sådant arbete bedöms kunna ge mindre svenska rederier vägledning för beslut om investeringar i sådana fartyg under de närmaste åren.

Enligt utskottets mening är de forsknings- och utvecklingsinsatser på sjöfartsområdet som sålunda planeras ägnade att tillgodose syftet med motionsyrkandet. Detta bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T610 (m) framhålls att anskaffandet av utlandsägda fartyg av god standard bör underlättas. *Sjöfartsverkets regler om fartygs konstruktion och utrustning* bör därför anpassas till internationellt godtagna regler.

Enligt vad utskottet erfarit företar sjöfartsverket fortlöpande en sådan anpassning som motionären kräver. Internationellt samarbete har enligt verkets bedömning medfört en nära nog enhetlig europeisk fartygsstandard. Utskottet finner ej skäl att ifrågasätta denna bedömning och avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion T610 (m) begärs en *utredning om lotsningsbestämmelserna* i syfte att begränsa kravet på lotsning då det gäller svenska fartyg med väl befaret befäl.

Riksdagen beslutade år 1981 (prop. 1980/81:119 bil. 2, TU 31, rskr. 422) att inom ramen för ett handlingsprogram för miljösäkrare sjötransporter införa ett s.k. behovsanpassat lotstvång. Sjöfartsverket skulle därvid svara för utformningen. Riksdagens beslut innebär att frågan om lotstvång skall bedömas med utgångspunkt i farledsförhållandena, fartygets utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet. Ett principiellt lotstvång föreligger i sådana farleder som sjöfartsverket bedömer vara svårnavigabla eller riskabla från miljösynpunkt. Undantag från lotstvånget i sådana farleder får emellertid medges bl.a. med hänsyn till fartygets storlek, konstruktion, utrustning och beskaffenhet samt till befälhavarens kännedom om farleden och språkkunskaper i den nödvändiga kommunikationen med lotsplats eller trafikinformationscentral.

De riktlinjer som riksdagen lagt fast för det behovsanpassade lotstvånget bör enligt utskottet ge tillräckligt utrymme för såväl en smidig tillämpning som för undantag från lotstvånget när detta är motiverat från miljö- och sjösäkerhetssynpunkt.

Utskottet, som förutsätter att sjöfartsverket tillämpar lotsningsbestämmelserna i enlighet med de av riksdagen angivna intentionerna, anser sålunda inte att någon översyn med den inriktning som motionären aktualiserar är erforderlig. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

Vissa kanalfrågor behandlas i tre motioner.

I motion T211 (fp) begärs insatser för att säkra passagemöjligheter genom *Södertälje kanal*. Enligt motionären planerar Södertälje kommun att låta bygga en ny vägbro över kanalen. Denna plan bör samordnas med planer på att renovera slussen och att bygga en ny järnvägsbro över kanalen, så att slutprodukten blir en hindersfri passage för större fartyg till Mälaren.

Enligt vad utskottet erfarit utreder Södertälje kommun, i egenskap av väghållare, för närvarande en ny vägbros läge och utformning. Berörda intressenter kommer i sedvanlig ordning att beredas tillfälle att yttra sig över kommunens förslag.

Utskottet erinrar vidare om regeringens uppdrag till samtliga trafikverk att ta fram en långsiktsbedömning och en långtidsplan för infrastrukturinvesteringar (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 12, rskr. 135). Sådana långsiktsbedömningar, avseende åren 1988–1997, och investeringsplaner för åren 1988–1992 har under år 1987 redovisats för regeringen. För väginvesteringarna gäller att investeringsplanerna omfattar tio år.

Förutsättningar synes sålunda föreligga för att få till stånd en samordning av intressen och investeringsinsatser för den framtida Mälartrafiken. Någon riksdagens åtgärd torde därför inte vara påkallad, varför motionen i här berörd del avstyrks.

I motion T606 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen skall påtala behovet av ett upprustningsbidrag med 2 milj.kr. avseende *Dalslands kanal*. Vidare framhålls att regeringen i kontakter med den norska regeringen bör verka för en sammanbindning mellan Dalslands kanal och Haldenvassdraget i Norge. Till stöd för yrkandena åberopas de båda vattenvägarnas betydelse för turismen.

Som utskottet tidigare framhållit med anledning av motionsyrkanden av samma innebörd som de som nu är i fråga torde spörsmålet om en upprustning av Dalslands kanal kunna prövas inom ramen för det regelsystem som gäller för bidrag till beredskapsarbete. En sammanbindning mellan kanalen och Haldenvassdraget torde vidare vara en fråga som lämpar sig för behandling på regional nivå mellan berörda svenska och norska myndigheter eller andra intressenter.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av motionen, varför denna avstyrks.

I motion T215 (vpk) begärs en fortsatt prövning av möjligheterna att bygga en Dala kanal.

I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1982/83:11 återgav utskottet de synpunkter på *det s.k. Dala kanal-projektet* som närsjöfartsutredningen redovisade i sitt betänkande SOU 1981:103 om sjöfartens roll i trafikpolitiken. De resultat som utredningen hade kommit fram till – liksom remissinstansernas synpunkter – talade entydigt, framhöll utskottet, mot en utbyggnad av Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet. Utskottet avstyrkte därför ett motionsyrkande om ytterligare utredning av frågan. Utskottet vidhåller sin inställning och avstyrker därför även det motionsyrkande som nu är i fråga.

I motion T601 (m) behandlas *mindre båtar i räddningstjänst och brandförsvar*. Motionären framhåller att i nästan alla kust- och skärgårdskommuner måste brandförsvaret använda sig av motorbåtar för att kunna täcka in hela sitt verksamhetsområde med ett effektivt brandförsvar. För att dessa motorbåtar, vilkas längd ofta understiger tio meter, skall få framföras kräver sjöfartsverket – fortsätter motionären – att bland besättningen skall finnas

personer med skepparexamen och fartygsmekanikerutbildning. Dessa krav skapar stora svårigheter att upprätthålla ett effektivt brandförsvar, då det ofta saknas personal med denna utbildning. Enligt motionären borde det vara tillräckligt att föraren har samma kompetens som förarbevis för fritidsbåtar innebär.

Utskottet vill med anledning av denna motion framhålla att ifrågavarande motorbåtar enligt förordningen (1982:892) om behörigheter för sjöpersonal är att betrakta som handelsfartyg. Enligt sjöfartsverkets kungörelse med bemanningsföreskrifter för vissa handelsfartyg (SjöFS 1983:12) är kungörelsen tillämplig på svenska handelsfartyg, vilkas skrov har en största längd av minst sex meter och för vilka sjöfartsverket inte fastställt minimibesättning. Kungörelsen gäller inte fartyg som ägs eller brukas av svenska staten. På sådana båtar som motionen avser, gäller att det skall finnas befäl med skeppar- och maskinistexamen.

I sjöfartsverkets nomenklatur förekommer inte beteckningen förarbevis för fritidsbåtar, men väl förarintyg för fritidsbåtar. Sådant intyg kan *frivilligt* förvärvas av den som för fritidsbåtar. Förarintyget, som administreras av nämnden för båtlivsutbildning, medför inte behörighet att utöva befäl på svenskt handelsfartyg eller att föra fritidsfartyg som avses i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. Enligt den kungörelsen får fritidsbåt, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, föras endast av den som har skepparexamen. För övriga fritidsbåtar finns inga direkta kompetenskrav utfärdade.

Sjöfartsverket kan enligt dess kungörelse med bemanningsföreskrifter för vissa handelsfartyg medge undantag från föreskrifterna i kungörelsen om det är skäligt med hänsyn till fartygets begränsade användningsområde eller annan särskild omständighet.

Sådana undantag beviljas också regelmässigt – enligt vad utskottet erfarit – i sådana fall som motionen avser, om kommunen i fråga kan visa att motorbåten handhas av personal som genomgått en från sjösäkerhetssynpunkt godtagbar utbildning. Med hänvisning härtill, och då utskottet förutsätter att även praktisk erfarenhet i handhavandet av ifrågavarande motorbåtar tillmäts betydelse vid prövningen av dispensansökningar, synes motionen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T604 (fp) framhålls att stationering och service av isbrytarna bör ske inom de områden där de har sin huvudsakliga verksamhet större delen av verksamhetsåret. Motionärerna yrkar att riksdagen hos regeringen begär en *omlokalisering av isbrytarflottan till Härnösand.*

Motionsyrkanden med samma innebörd som det som nu är i fråga har flera gånger tidigare behandlats och avstyrkts av utskottet. Så skedde senast i det av riksdagen godkända betänkandet TU 1986/87:14, där utskottet betonade vikten av en fortsatt tillämpning av bestämmelserna i upphandlingsförordningen (1973:600) i syfte att hålla nere kostnaderna för underhåll och service. Vidare framhölls att det i Härnösandsområdet saknas varv med tillräcklig kapacitet för att kunna erbjuda de större enheterna inom isbrytarflottan erforderlig service.

Utskottet ser inget skäl att ompröva sitt ställningstagande och avstyrker därför motionen.

I motion T608 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om instiftande av *en medalj "För berömlig gärning till sjöss"*.

Enligt vad utskottet erfarit delar Stiftelsen Sveriges sjömanshus ut belöningar, i form av silverpokaler med inskriptionen "För bragd till sjöss" och diplom, som synes tillgodose syftet med motionen. Denna torde därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motionerna T602 (c) och T605 (c) behandlas vissa *sjöfartsfrågor med övervägande internationell anknytning*.

I den förstnämnda motionen begärs sålunda att regeringen tar initiativ till förhandlingar med andra, främst europeiska, länder för att få till stånd överenskommelser om att *transporter av farligt gods* i största möjliga utsträckning skall ske med fartyg. Ett fartyg med 100 lastbilar är – framhåller motionärerna – betydligt enklare att kontrollera än 100 lastbilar på vägarna.

Utskottet har förståelse för motionärernas önskemål att söka minska riskerna med landtransporter av farligt gods. Det synes emellertid tveksamt huruvida det vore möjligt att nå en internationell överenskommelse, som skulle tvinga berörda intressenter att – med bortseende från transportekonomiska överväganden – använda fartygstransporter i de fall ett alternativt transportsätt skulle vara tillgängligt och framstå som mer fördelaktigt.

Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T602 (c) behandlas vidare *fartygstransporterna mellan Sverige och Sovjetunionen*. Motionärerna framhåller att 80 % av lastflödet går med sovjetiska fartyg, 8 % med svenska och resterande 12 % med andra nationers fartyg. En ändring av lastkvoterna till svensk favör borde vara möjlig, säger motionärerna, och bör åstadkommas genom att berörda departement driver frågan.

Enligt vad utskottet erfarit förekommer regelbundna kontakter på tjänstemanna- och ministernivå mellan Sverige och Sovjetunionen om bl.a. den sjöburna handeln mellan de båda länderna med stöd av ett sjöfartsavtal av år 1973. Vid dessa kontakter framförs från svensk sida önskemål om att få till stånd en jämnare lastfördelning. Denna är för övrigt inte kvoterad utan bestäms genom konkurrens mellan bl.a. svenska rederier och deras sovjetiska motsvarigheter.

Utskottet finner med hänvisning till det anförda inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av motionsyrkandet, varför detsamma avstyrks.

I motion T605 (c) framhålls att förutsättningarna bör prövas för att åstadkomma en *bojkott av rederier* som på säkra grunder ertappas med miljöskadande verksamhet.

Utskottet har inhämtat att 14 västeuropeiska staters sjöfartsmyndigheter, däribland det svenska sjöfartsverket, samarbetar om en hamnstatskontroll. Samarbetet gör det möjligt för de berörda myndigheterna att – på grundval av en rapport från någon av dem – företa en inspektion av fartyg som t.ex. misstänkts ha gjort sig skyldigt till ett oljeutsläpp. Eftersom en sådan

inspektion medför en försening av fartyget och därmed kostnader för rederiet, ges detta ett ekonomiskt incitament att undvika åtgärder som i onödan kan fördröja fartygets resa.

Åtgärder av det slag som föreslås i motionen har, enligt vad utskottet erfarit, inte övervägts inom ramen för det internationella samarbetet på sjöfartens område. Utskottet är för sin del inte heller berett att förorda sådana åtgärder och avstyrker därför motionen.

Utskottet hemställer

1. beträffande *isbrytningen*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T82 (m) yrkandena 5 och 6 godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990 som i denna del förordas i propositionen,

2. beträffande *lotsningen*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T226 (fp) yrkande 4 godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990 som i denna del förordas i propositionen,

3. beträffande *inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet i övrigt*

att riksdagen godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1988–1990 som förordas i propositionen och som ej omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

4. beträffande *resultat- och prisnivåer*

att riksdagen godkänner att sjöfartsverkets verksamhet skall inriktas på de resultat- och prisnivåer som förordas i propositionen för perioden 1988–1990,

5. beträffande *sjöfartsverkets investeringar*

att riksdagen godkänner vad som anförts i propositionen om sjöfartsverkets investeringar under perioden 1988–1990 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

6. beträffande *medelsanvisning för vissa tjänster*

att riksdagen till *Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 101 471 000 kr.,

7. beträffande *nytt anslag för bidrag till isbrytning*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T602 (c) yrkande 9,

8. beträffande *bemanningsfrågor*

att riksdagen lämnar motion 1987/88:T610 (m) yrkande 9 utan särskild åtgärd,

9. beträffande *översyn av sjöbefälsutbildningen*

att riksdagen lämnar motion 1987/88:T610 (m) yrkande 10 utan särskild åtgärd,

10. beträffande *forskning och utveckling på sjöfartsområdet*

att riksdagen lämnar motion 1987/88:T610 (m) yrkande 11 utan särskild åtgärd,

11. beträffande *sjöfartsverkets regler om fartygs konstruktion och utrustning*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T610 (m) yrkande 7,

12. beträffande *utredning om lotsningsbestämmelserna*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T610 (m) yrkande 13,

13. beträffande *Södertälje kanal*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T211 (fp) i denna del,
14. beträffande *Dalslands kanal*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T606 (c),
15. beträffande *det s.k. Dala kanal-projektet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 5,
16. beträffande *mindre båtar i räddningstjänst och brandförsvar*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T601 (m) utan särskild åtgärd,
17. beträffande *omlokalisering av isbrytarflottan till Härnösand*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T604 (fp),
18. beträffande *en medalj "För berömlig gärning till sjöss"*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T608 (m) utan särskild åtgärd,
19. beträffande *transporter av farligt gods*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T602 (c) yrkande 5,
20. beträffande *fartygstransporter mellan Sverige och Sovjetunionen*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T602 (c) yrkande 6,
21. beträffande *bojkott av rederier*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T605 (c).

2. Fritidsbåtsregister

Regeringen har under under punkt E2. (s. 35–36) föreslagit riksdagen att
1. godkänna vad i propositionen anförts om medel för fritidsbåtsregistret,
2. till Fritidsbåtsregister för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 13 000 000 kr.

Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T220 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas
3. att riksdagen avslår regeringens förslag att inrätta ett anslag E2. Fritidsbåtsregister,
4. att riksdagen avslår regeringens förslag att anslå 13 milj.kr. till ett fritidsbåtsregister.

Utskottet

I propositionen erinras om att lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister trädde i kraft den 1 januari 1988. Enligt lagen skall registrering av vissa båtar ske i ett fritidsbåtsregister som skall föras av sjöfartsverket, trafiksäkerhetsverket och länsstyrelserna med hjälp av automatisk databehandling. Kostnaderna för registeruppläggning, drift, underhåll och administration av registret skall täckas genom avgifter. Ägaren av registerskyldig båt skall betala en årlig registeravgift.

Föredraganden föreslår att sjöfartsverket tilldelas ett anslag för täckande av samtliga kostnader och att verket från anslaget får täcka, utöver sina egna kostnader, jämväl trafiksäkerhetsverkets och länsstyrelsernas kostnader. För att täcka utgifterna för tiden fram till nästa budgetår disponerar sjöfartsverket en rörlig kredit. Kostnaderna härför får sedan täckas av medel över anslaget. För nästa budgetår föreslår föredraganden en medelsanvisning av 13 milj.kr.

I motion T220 (m) yrkas avslag på förslaget att inrätta ett anslag för fritidsbåtsregister.

I motion T220 (m) yrkas även avslag på den medelsanvisning för fritidsbåtsregister som regeringen föreslår.

Det föreslagna nya anslaget är en följd av att riksdagen antagit lagen om fritidsbåtsregister. Utskottet har för sin del ingen erinran mot att anslaget inrättas. Härav följer att det förstnämnda motionsyrkandet avstyrks. Regeringens förslag att riksdagen godkänner vad föredraganden anfört om medel för fritidsbåtsregistret tillstyrks.

Utskottet har inte heller någon erinran mot föredragandens anslagsberäkning. Regeringens förslag till medelsanvisning tillstyrks följaktligen, medan även det sistnämnda motionsyrkandet avstyrks.

Utskottet hemställer

att riksdagen

a) med avslag på motion 1987/88:T220 (m) yrkande 3 godkänner vad som i propositionen anförs om medel för fritidsbåtsregistret,

b) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1987/88:T220 (m) yrkande 4 till *Fritidsbåtsregister* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 13 000 000 kr.

3. Transportstöd för Gotland

Regeringen har under punkt E3. (s. 36) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 37 000 000 kr.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T603 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av reguljär turisttrafik mellan Öland och Gotland.

1987/88:T611 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om offentliggörandet av avtalet om färjetrafiken till och från Gotland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Gotlandstrafikens huvudkontor skall vara placerat i Visby,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om taxesättningens anpassning till SJ:s prissättning.

Utskottet

Från anslaget ges statsbidrag till trafiken till sjöss till och från Gotland. Transportstödet omfattar såväl person- som godsbefordran i färjetrafiken på Gotland och är inbyggt i den taxa som tillämpas. Vidare ges från anslaget ett bidrag till vissa transportföretag för att täcka de merkostnader som inte kompenseras av det s.k. Gotlandstillägget.

Regeringen meddelade den 19 februari 1987 Nordström & Thulin Ak-

tiebolag (N&T) tillstånd att fr.o.m. den 1 januari 1988 tills vidare bedriva sjöfart i regelbunden trafik mellan Gotland och svenska hamnar utanför Gotland. Till grund för tillståndet ligger – enligt vad utskottet erfarit – ett avtal mellan staten, företrädd av transportrådet, och N&T. Avtalet är sekretessbelagt med hänsyn till enskilda och det allmännas ekonomiska intressen.

Transportstödet för Gotland har tidigare redovisats över en littera för transportstöd m.m. I budgetpropositionen påpekas att ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland redovisas över littera F. Luftfart. I konsekvens härmed bör – framhåller föredraganden – transportstödet till Gotlandstrafiken fr.o.m. nästa budgetår redovisas över littera E. Sjöfart, eftersom stödet under detta anslag i allt väsentligt är relaterat till sjötransporter. Förslaget innebär inte någon ändring i stödets administration.

Av den föreslagna medelsanvisningen – 37 milj.kr – avser 30 milj.kr. färjetrafiken och 7 milj.kr. det särskilda statsbidraget till vissa transportföretag som inte kompenseras av Gotlandstillägget.

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag till ändrad litterabeteckning och tillstyrker den föreslagna *medelsanvisningen* för transportstöd för Gotland.

I motion T603 (fp) framhålls att N&T har koncession även på *färjetrafiken mellan Öland och Gotland* men att rederiet ännu inte tagit ställning till frågan huruvida man skall bedriva den trafiken. Även ett annat rederi är – säger motionären – intresserat av att bedriva trafik mellan de båda öarna. Enligt motionären är det från turismsynpunkt angeläget att trafik mellan Öland och Gotland kommer till stånd under sommarsäsongen 1988. Regeringen bör därför positivt ta upp frågan om ifrågavarande trafikering.

Enligt vad utskottet erfarit har N&T inte för avsikt att bedriva trafik mellan Öland och Gotland under instundande sommarsäsong. Frågan huruvida ett annat rederi bör ges koncession för trafiken är det regeringen som har att ta ställning till med stöd av 1 § lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland.

Med hänvisning till det anförda bör enligt utskottets mening någon riksdagens åtgärd inte komma i fråga med anledning av motionen, varför densamma avstyrks.

I motion T611 (c) begärs ett *offentliggörande av avtalet om färjetrafiken på Gotland*.

Som utskottet framhållit i det föregående har ifrågavarande avtal belagts med sekretess. Så har skett med stöd av bestämmelser i sekretesslagen (1980:100). Utskottet kan därför inte förorda någon sådan riksdagens åtgärd som motionären begär. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion T611 (c) framhålls tills vidare att *Gotlandstrafikens huvudkontor* bör vara placerat i Visby.

Utskottet förutsätter att N&T, som har sitt huvudkontor i Stockholm, låter lokaliseringen av sin administration av färjetrafiken på Gotland bestämmas av bedömningar av vad som bäst tjänar intresset att bedriva trafiken så effektivt som möjligt. Vidare utgår utskottet från att N&T – inom ramen för

sådana effektivitetsbedömningar – i största möjliga utsträckning söker tillgodose gotländska sysselsättningsintressen.

Något riksdagens uttalande i den av motionären behandlade frågan synes med hänvisning till det anförda inte påkallat, varför motionsyrkandet avstyrks.

I motion T611 (c) framhålls också att *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland* bör anpassas till SJ:s prissättning.

Riktlinjer för fastställande av taxor i färjetrafiken på Gotland behandlades i proposition 1985/86:105 om färjetrafiken till Gotland. I propositionen föreslogs att den dåvarande bindningen av persontaxan i färjetrafiken till SJ-taxan skulle slopas och persontrafikavgifterna i stället 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 – betonades det i propositionen – även i framtiden i första hand komma gotlänningarna till godo. Övriga trafikanter bör 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 förordades i propositionen en kraftfull prisdifferentiering.

I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen (TU 1985/86:26, rskr. 347) sade sig utskottet kunna instämma i vad som anfördes i propositionen om riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken. Vidare framhölls i betänkandet att även utskottet fann det angeläget att statens bidrag till trafiken i första hand kommer gotlänningarna till godo. Utskottet sade sig därför utgå från att taxesättningen för dem skulle få en sådan utformning att kostnaden för en färjeresa mellan Gotland och fastlandet eller vice versa ej i väsentlig mån skulle avvika från den genomsnittliga kostnaden för en resa av motsvarande längd på fastlandet. Med hänsyn till turismens betydelse för Gotland sade sig utskottet också förutsätta att prisdifferentieringen skulle förenas med andra åtgärder i syfte att vidmakthålla och stärka turismens roll.

Utskottet finner för sin del ej skäl att ompröva ifrågavarande riksdagsbeslut och avstyrker därför motionsyrkandet. Det bör tilläggas att nuvarande taxesättning i färjetrafiken enligt vad utskottet erfarit fått en utformning som synes svara mot det av utskottet i det nämnda betänkandet uttalade önskemålet.

Utskottet hemställer

1. beträffande *medelsanvisningen*

att riksdagen till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 37 000 000 kr.,

2. beträffande *färjetrafiken mellan Öland och Gotland*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T603 (fp),

3. beträffande *offentliggörande av avtalet om färjetrafiken på Gotland*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T611 (c) yrkande 1,

4. beträffande *Gotlandstrafikens huvudkontor*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T611 (c) yrkande 2,

5. beträffande *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T611 (c) yrkande 3.

Övriga sjöfartsändamål

4. Handelsflottans pensionsanstalt

Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E4. (s. 37) och hemställer

att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1988/89 anvisar ett anslag av 1 000 kr.

5. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Regeringen har under punkt E5. (s. 37–39) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de i propositionen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
2. till Handelsflottans kultur- och fritidsråd anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.

Utskottet

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) planlägger, samordnar och genomför kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Kostnaderna för nästa budgetår beräknas av föredraganden till 10 milj.kr.

Föredraganden föreslår att dessa kostnader avräknas mot fyravgifterna. Avräkningen bör dock inte utgöra mer än 9 % av fyravgifterna. Därutöver bör HKF få tillgodoräkna sig eventuellt överskott av rådets filmverksamhet. Uppstår underskott i filmverksamheten får resterande belopp tas från anslagna medel för kultur- och fritidsverksamhet på bekostnad av övrig verksamhet. Eftersom fyravgifterna är trafikberoende – fortsätter föredraganden – kan detta innebära att avräkningen på högst 9 % inte blir tillräcklig för finansiering av HKF:s budgeterade verksamhet. Regeringen bör därför, om så krävs, få göra avsteg från den gällande procentavräkningen för finansieringen av HKF:s verksamhet under budgetåret 1988/89.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen regeringens förslag i nu berörd del. Även förslaget till medelsanvisning tillstyrks.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen godkänner de i propositionen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
2. att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.

6. Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Regeringen har under punkt E6. (s. 39–40) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad i propositionen anförts i fråga om beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk,

2. till Ersättning till viss kanaltrafik m.m. för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 51 500 000 kr.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T205 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Vänersjöfarten.

1987/88:T224 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas

4. att riksdagen hos regeringen begär utredning rörande sjötransportstöd i syfte att bevara konkurrenskraften för den miljövänliga Vänersjöfarten.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1987/88:A486 (m).

1987/88:T225 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av bibelhållande av året-runt och dygnet-runt-service i Trollhätte Kanal/Göta Älv.

1987/88:T609 av Bengt Kindbom m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av Vänersjöfartens kostnader.

Utskottet

Från anslaget kompenseras Trollhätte kanalverk coh Vänerns seglationsstyrelse enligt riksdagens beslut om att slopa de särskilda passageravgifterna för Vänertrafiken (prop. 1978/79:24, TU 6, rskr. 61). Riksdagen har därefter beslutat (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 14, rskr. 228) att kostnaderna över anslaget skall betalas av staten.

Föredraganden beräknar anslagsbehovet för nästa budgetår till 51,5 milj.kr., varav 47 milj.kr. avser kostnaden för ersättning till kanalverket och 4,5 milj.kr. avser kostnaden för ersättning till seglationsstyrelsen.

Eftersom Trollhätte kanalverk tillämpar kalenderårsredovisning kommer, framhåller föredraganden, regeringens beslut om driftstat före kalenderårets början att omfatta del av kalenderår för vilken riksdagen vid tidpunkten för beslut om driftstat inte anvisat något anslag. Föredraganden förordar därför, i likhet med tidigare år, att riksdagen godkänner att ersättningen från anslaget även i fortsättningen får beslutas för kalenderår.

Utskottet tillstyrker den av regeringen föreslagna *medelsanvisningen* och att riksdagen godkänner vad föredraganden anfört i fråga om *beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk*.

Ett gemensamt drag i de fyra motionerna är uttryck för oro över att STORA-koncernen kan komma att upphöra med *sjötransporter av gods över Vänern* och Trollhätte kanal/Göta älv och i stället övergå till att frakta godset med lastbilar. Om dessa godskvantiteter skulle falla bort – framhålls det i motion T205 (c) – innebär det ett allvarligt inkomstbortfall för Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse. Följden blir, betonar motionärerna, sämre serviceutbud och förutsättningar för kvarvarande trafik.

Mot den sålunda tecknade bakgrunden yrkas i motion T205 (c) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det är hög tid att fortsätta utvecklingen av Vänersjöfarten med hänsyn till miljön och den lediga kapaciteten i kanalen. Regering och riksdag bör – betonar motionärerna – vid transportpolitiska beslut väga in den betydelse som Vänersjöfarten har som energisnålt och miljövänligt transportalternativ.

I motion T225 (fp) framhålls att kanaltrafiken är av betydelse som miljövänligt transportalternativ samt för hamnverksamheten och främst den storskaliga industriverksamheten i Väneområdet. Fortsatt service i kanalen året runt och dygnet runt är – betonar motionärerna – en förutsättning för att kanaltrafiken skall kunna konkurrera med andra transportalternativ när det gäller de stora bulklasterna.

Även i motion T609 (c) betonas betydelsen av Vänersjöfarten från miljö- och energisynpunkt jämförd med andra transportmedel. Motionärerna föreslår att en utredning tillsätts för att ge en rättvis bild av transportsituationen i Väneområdet och för att analysera Vänersjöfarten kontra väg- och järnvägstransporter.

Utskottet kan i och för sig instämma i vad motionärerna anfört om betydelsen av Vänersjöfarten. Därför har utskottet förståelse för önskemålen att bibehålla en god service för denna sjöfart. De regionalpolitiskt motiverade ersättningarna till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse är också avsedda att tillgodose sådana önskemål i rimlig utsträckning.

Någon annan riksdagens åtgärd för att främja Vänersjöfarten än att anvisa det av regeringen begärda anslaget för Ersättning till viss kanaltrafik m.m. kan utskottet emellertid inte finna. Härav följer att motionsyrkandena avstyrks.

I motion T224 (m) begärs en utredning om *transportstöd för Vänersjöfarten* i syfte att bevara dennas konkurrenskraft.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att Vänersjöfarten stöds inte bara genom ersättningarna till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse. Godstransportstödet under anslaget Transportstöd för Norrland m.m. har också fr.o.m. år 1986 utvidgats genom att ett särskilt bidrag lämnas för transporter av vissa varor till hamnar vid Norrlandskusten samt vid Vänern och Mälaren – det s.k. hamntransportstödet.

Med hänvisning till det anförda kan utskottet för sin del inte finna den begärda utredningen erforderlig. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Utskottet hemställer

1. beträffande *beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk*

att riksdagen godkänner vad som härom anförts i propositionen,

2. beträffande *medelsanvisningen*

att riksdagen till *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 51 500 000 kr.,

3. beträffande *sjötransporter av gods över Vänern*

att riksdagen

a) avslår motion 1987/88:T205 (c) yrkande 3,

b) avslår motion 1987/88:T609 (c),
c) avslår motion 1987/88:T225 (fp) yrkande 1,
4. beträffande *transportstöd för Vänersjöfarten*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T224 (m) yrkande 4.

7. Stöd till svenska rederier

Regeringen har under punkt E7. (s. 40–41) föreslagit riksdagen att till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 25 000 000 kr.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T220 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas
5. att riksdagen avslår regeringens förslag till anslag om 25 milj.kr. till stöd till svenska rederier.

1987/88:T221 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas
4. att riksdagen avslår regeringens förslag under kommunikationsdepartementets huvudtitel, E7. om 25 milj.kr.

Utskottet

Våren 1982 fattade riksdagen beslut om vissa sjöfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:217, TU 37, rskr. 437). Beslutet innebar bl.a. ett tidsbegränsat stöd till svenska rederier. Stödet grundas i normalfallet på den sjömansskatt som inbetalts åren 1982–1985. Stödet administreras av nämnden för rederistöd. Sedan stödet beslutades har t.o.m. halvårsskiftet 1987 620 milj.kr. utbetalats, varav 421,4 milj.kr. utgjort konsolideringsstöd och resterande belopp utvecklingsstöd.

I motionerna T220 (m) och T221 (fp) yrkas avslag på den av regeringen föreslagna medelsanvisningen.

Med anledning av dessa motionsyrkanden vill utskottet erinra om att det nämnda riksdagsbeslutet år 1982 innebär att år 1985 är det sista kvalifikationsåret för rederistödet. Utskottet finner för sin del ej skäl att nu ompröva beslutet. Med hänvisning härtill, och då föredragandens anslagsberäkning inte givit utskottet anledning till erinran, tillstyrks regeringens förslag och avstyrks motionsyrkandena.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1987/88:T220 (m) yrkande 5 och 1987/88:T221 (fp) yrkande 4 till *Stöd till svenska rederier* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 25 000 000 kr.

8. Sjöfartens infrastruktur och kostnadsansvar

Regeringen har under kapitel 15. Sjöfart (s. 330–344) föreslagit riksdagen

1. att godkänna propositionens förslag avseende sjöfartens infrastruktur (15.3),

2. att godkänna propositionens förslag avseende sjöfartens kostnadsansvar (15.4).

Vad föredragande departementschefen i övrigt anfört i avsnittet om sjöfart (15.2) kommer utskottet att behandla i samband med en proposition 1987/88:129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder.

Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T610 av Sonja Rembo (m) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfartens infrastruktur.

Utskottet

Regeringens förslag i fråga om *sjöfartens infrastruktur* är i korthet följande:

- Staten och hamnägarna har ett gemensamt ansvar för sjöfartens infrastruktur.
- Staten skall även fortsättningsvis ha ansvaret för att sjöfarten har tillgång till ett farledssystem med god framkomlighet och hög säkerhet som medger trafik året runt på samtliga väsentliga hamnar.
- Staten skall inte styra hamninvesteringarna. Hamnägarna har ett gemensamt ansvar att undvika överkapacitet inom hamnväsendet.

Regeringens förslag i fråga om *sjöfartens kostnadsansvar* är att nuvarande system för uttag av sjöfartsavgifter skall bibehållas.

I motion T610 (m) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om sjöfartens infrastruktur. Motionären framhåller bl.a. följande.

- Principerna för farledsverksamheten och avgiftsfinansieringen bidrar till att permanenta en otidsenlig hamnstruktur och en avsevärd överkapacitet, där konkurrensen hamnarna emellan i många fall upprätthålls genom icke obetydliga tillskott av kommunalskattemedel i syfte att av näringspolitiska och regionalpolitiska skäl vidmakthålla hamnverksamheten.
- Belastningen på sjöfarten av kostnader för såväl investeringar som drift av för trafiken nödvändiga anläggningar motsvaras inte av ett liknande kostnadsansvar för de trafikslag som konkurrerar om samma gods, huvudsakligen järnvägen, men också lastbilstrafiken.
- Statsmakterna har bortsett från det förhållandet att svenska hamnar måste konkurrera med hamnar på kontinenten, vilka i sin tur åtnjuter olika former av subventioner och inte belastas med avgifter liknande de svenska.

- Regeringens ställningstaganden i den trafikpolitiska propositionen innebär att sjöfarten också fortsättningsvis fullt ut kommer att bära sina infrastrukturella kostnader, huvudsakligen av regionalpolitiska skäl.
- Det bör vara en strävan för statsmakterna att åstadkomma sådana regler att de naturliga förutsättningarna för de olika trafikmedlen kommer till sin rätt och ej neutraliseras genom en ogynnsam avgiftsbeläggning.

Vad först gäller de i motionen berörda hamnfrågorna delar utskottet föredragandens uppfattning att staten inte bör styra hamninvesteringarna och att hamnägarna har ett gemensamt ansvar att undvika överkapacitet inom hamnväsendet. Med hänvisning härtill, och då motionären inte heller i övrigt anfört något om sjöfartens infrastruktur som synes böra föranleda något riksdagens uttalande, avstyrks motionsyrkandet i den delen och tillstyrks regeringens förslag i motsvarande del.

Av propositionen framgår att föredraganden övervägt möjligheterna att med en annan utformning av avgiftssystemet inom sjöfartsområdet skapa incitament för en affärsmässig omstrukturering av hamnväsendet. Därmed sammanhängande frågor är emellertid – betonas det – ännu inte närmare belysta. Hittillsvarande system med generell avgiftsutjämning bör därför bibehållas av hänsyn till målet om regional balans.

Sammanfattningsvis finner föredraganden det förenat med stora svårigheter att utforma något praktiskt tillämpbart avgiftssystem som på ett bättre sätt än det nuvarande uppfyller de allmänna principerna för trafikens kostnadsansvar.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Härav följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag i fråga om sjöfartens kostnadsansvar, medan motion T610 (m) i motsvarande del avstyrks.

Utskottet hemställer

1. beträffande *sjöfartens infrastruktur*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T610 (m) yrkande 12 i denna del godkänner regeringens förslag härom,

2. beträffande *sjöfartens kostnadsansvar*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T610 (m) yrkande 12 i denna del godkänner regeringens förslag härom.

Stockholm den 7 april 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Anneli Hulthén (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp), Rune Thorén (c), Jan Sandberg (m) och Sven-Olof Nordlund (s).

1. Nytt anslag för bidrag till isbrytning (punkt 1, mom. 7)

Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Med anledning" och slutar med "51,5 milj.kr." bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det från närings-, regional- och sjöfartspolitiska synpunkter felaktigt att sjöfarten själv skall bära så gott som hela kostnaden för sina vintervägar.

Riksdagen bör därför anvisa ett anslag för isbrytning. Det av motionärerna föreslagna beloppet – 50 milj.kr. – synes väl avvägt. Sjöfartsavgifterna skulle – om riksdagen bifaller utskottets förslag – kunna sänkas i motsvarande grad.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *nytt anslag för bidrag till isbrytning*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T602 (c) yrkande 9 till *Bidrag till isbrytning* för budgetåret 1988/89 anvisar ett anslag av 50 000 000 kr.,

2. Bemanningsfrågor (punkt 1, mom. 8)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet vill" och på s. 8 slutar med "detsamma kunna lämnas utan särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *bemanningsfrågor*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T610 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Utredning om lotsningsbestämmelserna (punkt 1, mom. 12)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Svenska närsjöfartsredare och deras fartygsbefäl har upprepade gånger krävt en liberalisering av lotsningsbestämmelserna. Befälhavarna anser sig fullt kompetenta att ta sitt ansvar utan biträde av lots och finner i många fall sjöfartsverkets dispenskrav smått nedsättande för deras yrkesskicklighet.

Utveckligen på det tekniska området går dessutom snabbt och tillåter i ökande utsträckning säker passage utan anlitande av lots ombord på fartyget. Till saken hör också att lotskostnaderna är dryga och uppfattas som särskilt betungande då lotstjänsterna framstår som överflödiga.

Mot bakgrund av vad utskottet sålunda anfört synes det naturligt att lotsningsbestämmelserna nu blir föremål för en opartisk utredning. Det torde ankomma på regeringen att vidta de åtgärder som krävs för utredningens genomförande. Denna bör enligt utskottets mening ske skyndsamt och i nära samarbete med berörda parter i syfte att förslag skall kunna föreläggas riksdagen redan under innevarande år.

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

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *utredning om lotsningsbestämmelserna*

att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T610 (m) yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Det s.k. Dala kanal-projektet (punkt 1, mom. 15)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "I sitt" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Dala Kanal-projektet synes kanske för dagen osäkert men torde dock vara värt att beaktas och undersökas vidare. Inrikessjöfarten får enligt utskottets mening inte längre ställas på undantag i svensk trafikpolitik.

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

15. beträffande *det s.k. Dala kanal-projektet*

att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Transporter av farligt gods (punkt 1, mom. 19)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet har förståelse" och slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör alla möjligheter prövas att minska de synnerligen allvarliga risker som är förknippade med landtransporter av farligt gods. Sjötransporter är inte heller riskfria men synes ändå erbjuda en större säkerhet än transporter till lands. Utskottet finner det därför angeläget att regeringen tar sådana initiativ som motionärerna begär.

Med det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *transporter av farligt gods*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T602 (c) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

6. Fartygstransporter mellan Sverige och Sovjetunionen (punkt 1, mom. 20)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Enligt vad" och slutar med "detsamma avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att söka ändra lastfördelningen i den sjöburna handeln mellan Sverige och Sovjetunionen i svensk favör. Regeringen bör än starkare än hittills verka för att så sker.

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

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

> 20. beträffande *fartygstransporter mellan Sverige och Sovjetunionen* att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T602 (c) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Fritidsbåtsregister (punkt 2)

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Det föreslagna" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Med anledning av regeringens förslag att inrätta ett anslag för fritidsbåtsregister vill utskottet framhålla att det motsätter sig en obligatorisk registrering av fritidsbåtar. Om riksdagen inte godkänner regeringens förslag om medel för fritidsbåtsregistret, bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med förslag om upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister.

Vad utskottet sålunda anfört – och som torde tillgodose syftet med det förstnämnda motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Vidare avstyrker utskottet regeringens förslag till medelsanvisning. Därmed tillstyrks det sistnämnda motionsyrkandet.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

> att riksdagen
>
> a) med anledning av vad som i propositionen anförts om medel för fritidsbåtsregistret och motion 1987/88:T220 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
>
> b) med bifall till motion 1987/88:T220 (m) yrkande 4 avslår regeringens förslag till medelsanvisning för fritidsbåtsregister för budgetåret 1988/89.

8. Offentliggörande av avtalet om färjetrafiken på Gotland (punkt 3, mom. 3)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Som utskottet" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att avtalet bör offentliggöras och förutsätter att möjligheterna att häva sekretessen snarast prövas.

Vad utskottet sålunda anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

> 3. beträffande *offentliggörande av avtalet om färjetrafiken på Gotland*
> att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T611 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Gotlandstrafikens huvudkontor (punkt 3, mom. 4)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Utskottet förutsätter" och på s. 17 slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Genom att huvudkontoret för Gotlandstrafiken förlagts till Nynäshamn har situationen för de sextiotalet landanställda i Visby blivit mycket osäker. De tvingas antingen flytta till Nynäshamn eller söka andra arbeten på en redan ansträngd arbetsmarknad. Kvar i Visby blir ett mindre kontor med ca 15 anställda. Detta medför också en risk att fler inititativ kommer att ligga i Nynäshamn, att fler funktioner dras dit och att säsonganställda kommer att rekryteras från Stockholmsområdet.

Utskottet förutsätter att ansträngningar görs för att förlägga så många som möjligt av de administrativa funktioner som krävs för färjetrafiken på Gotland till Visby. Det torde närmast ankomma på regeringen att undersöka möjligheterna att tillgodose utskottets sålunda uttalade önskemål.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

> 4. beträffande *Gotlandstrafikens huvudkontor*
> att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T611 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Taxesättningen i färjetrafiken på Gotland (punkt 3, mom. 5)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Riktlinjer för" och slutar med "uttalade önskemålet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att beslut om Gotlandstrafiken fattas mot bakgrund av regionalpolitiska bedömningar. Därför bör också en återgång ske till den ordning som innebar en anpassning av taxorna i Gotlandstrafiken till SJ:s taxor. Genom en skälig prissättning torde förutsättningarna att utveckla näringslivet och turismen på Gotland avsevärt förbättras.

Med det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T611 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

11. Stöd till svenska rederier (punkt 7)

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Med anledning" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner det i princip felaktigt att stödja svenskt näringsliv – däri inbegripet rederinäringen – med statliga subventioner.

Av detta ställningstagande följer att utskottet tillstyrker motionsyrkandena och avstyrker den av regeringen föreslagna medelsanvisningen.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T220 (m) yrkande 5 och 1987/88:T221 (fp) yrkande 4 avslår regeringens förslag till medelsanvisning avseende stöd till svenska rederier för budgetåret 1988/89.

Färjetrafiken mellan Öland och Gotland (punkt 3, mom. 2)

Hugo Bergdahl och Ingrid Hasselström Nyvall (båda fp) anför:

Regeringen har nyligen sagt nej till en ansökan av Crown Shipping AB att få bedriva trafik mellan Öland och Gotland under instundande sommarsäsong.

Enligt vår mening är det angeläget att alla möjligheter tas till vara att främja turismen på de båda öarna. Regelbunden turisttrafik i semestertider med bilfärja synes oss utgöra en värdefull stimulans för turistnäringen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning ... 1
Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) ... 2
1. Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m. ... 2
Motion väckt med anledning av prop. 1987/88:50 ... 2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 ... 2
Utskottet ... 4
Hemställan ... 13
2. Fritidsbåtsregister ... 14
Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1988 ... 14
Utskottet ... 14
Hemställan ... 15
3. Transportstöd för Gotland ... 15
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 ... 15
Utskottet ... 15
Hemställan ... 17
Övriga sjöfartsändamål ... 18
4. Handelsflottans pensionsanstalt ... 18
Utskottet ... 18
Hemställan ... 18
5. Handelsflottans kultur- och fritidsråd ... 18
Utskottet ... 18
Hemställan ... 18
6. Ersättning till viss kanaltrafik m. m. ... 18
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 ... 19
Utskottet ... 19
Hemställan ... 20
7. Stöd till svenska rederier ... 21
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 ... 21
Utskottet ... 21
Hemställan ... 21
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) ... 22
8. Sjöfartens infrastruktur och kostnadsansvar ... 22
Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1988 ... 22
Utskottet ... 22
Hemställan ... 23
Reservationer ... 24
Särskilt yttrande ... 29