

Nr 28.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april kl. 3 e. m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

(1:a avd.)

I en den 17 mars 1922 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 188, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga följande

Förslag

till

förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

Häri genom förordnas som följer:

Lastpenningar, varom stadgas i § 14 av förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor (nr 80), skola icke erläggas för den del av fartygs avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1,500 ton.

I övrigt skola från erläggande av lastpenningar vara befriade — förutom fartyg, som på grund av bestämmelserna i nämnda författningsrum åtnjuta dylik befrielse —

fartyg, som under samma kalenderår erlagt lastpenningar, maskindrivet fartyg eller lastpråm sex gånger och segelfartyg fyra gånger;

fartyg, som, efter att hava direkt eller med anlöpande av mellanliggande hamnar ankommit till svensk hamn från ort, i sjöfartshänseende belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, samt därefter

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 7 saml. 22 häft. (Nr 28.)

under samma resa anlöpt utrikes, innanför en linje Skagen—Lindesnäs samt östra mynningen av Kielkanalen belägen ort, ånyo ankommer till svensk hamn för lossning endast av på resan medförd last från ort, belägen bortom förstnämnda linje, dock under villkor att för fartyget förut vid inklarering under resan erlagts lastpenningar;

fartyg, som, efter att hava i svensk hamn utklarerat till ort, i sjöfartshänseende belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, och därefter under samma resa anlöpt utrikes, innanför en linje Skagen—Lindesnäs samt östra mynningen av Kielkanalen belägen ort, för resan ånyo utklarerar i svensk hamn, dock under villkor att i sistnämnda hamn icke i fartyget intagits annan last än sådan, som är bestämd till ort, belägen bortom förstnämnda linje, samt att vid den föregående utklareringen erlagts lastpenningar för fartyget eller på grund av stadgandet i § 14 b) i förenämnda förordning skyldighet att erlägga sådana icke förelegat; samt

fartyg, som anlöper enbart frihamn.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1922 och gäller till och med den 30 juni 1924.

Utskottet.
*Gällande
bestämmelser.*

Enligt § 14 i gällande förordning med tulltaxa för inkommande varor erläggas lastpenningar vid resor mellan Sverige och utrikes ort och utgå till lika belopp av svenska som av främmande fartyg med 10 öre för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet. Följande lättnader och befrielser äro dock medgivna.

Om ett fartyg under loppet av ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, betalas dessa ungdalder endast

a) vid inkommande första resan och vid förnyat inkommande, om fartyget innehar viss kvantitet last samt lossar större eller mindre del därav, och

b) vid utgående första resan.

Då lossning och lastning ägt rum på flera ställen, erläggas lastpenningar endast å första lossnings- eller lastningsstället.

Från erläggande av lastpenningar äro befriade:

fartyg, med eller utan destination till svensk hamn, som inkommer och åter utgår i barlast;

fartyg, som, under resa utrikes orter emellan, anlöper svensk hamn och där endast avlämnar eller emottager passagerare jämte deras effekter eller ock endast avlastar gods i annat fartyg för export;

fartyg, som av tvingande orsaker eller till inhämtande av order för vidare resa anlöper svensk hamn och där icke verkställer lossning och icke heller företager annan lastning än av förnödenheter för besättning, medförda resande och fartyg;

fartyg, som i följd av liden sjöskada, varom sjöförklaring avgives, anlöper svensk hamn och där lossar sin last samt efter verkställd reparation densamma åter intager och utför;

fartyg, som av nyss omförmälda anledning lossar sin last och densamma till större eller mindre del försäljer, då sådan försäljning inskränkes till vad för bestridande av reparationskostnaderna bevisligen erfordrats; samt

fartyg, som, under resa mellan utrikes orter, i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjärdedelen av fartygets lastdräktighet.

Den föreliggande propositionen avser att införa befrielse från erläggande av lastpenningar i ytterligare ett antal fall, på sätt framgår av det nyss återgivna författningsförslagets ordalydelse. *Propositionen.*

Till ovannämnda vid propositionen fogade protokollsutdrag har chefen för handelsdepartementet redogjort för vissa delvis ännu pågående utredningar beträffande ändrade bestämmelser i fråga om de allmänna sjöfartsavgifterna. Departementschefen har därvid anmärkt, att framställningen till riksdagen endast komme att avse lastpenningarna, men att, då det syntes departementschefen riktigast, att riksdagen sattes i tillfälle att uttala sin mening i hela det föreliggande frågekomplexet, departementschefen ämnade redogöra för och tillkännagiva sin ställning till under utredningarna framkomna förslag, även i vad de avsåge nedsättning i två administrativt fastställda statliga sjöfartsavgifter, nämligen fyr- och båkavgiften samt tonavgiften. Under hänvisning till nämnda statsrådsprotokoll torde utskottet kunna inskränka sig till att meddela en kort översikt av innehållet i departementschefens anförande, i vad detsamma rör den verkställda utredningen, för att sedermera i det väsentligaste återgiva departementschefens egna uttalanden. *Utredningen.*

Till en början har departementschefen erinrat, att de allmänna sjöfartsavgifter, som för närvarande uppbyres i svenska hamnar för såväl svenska som utländska fartyg — i regel lika för båda dessa fartygskategorier — utgjordes dels av de till statsverket ingående eller till statsmyndigheter redovisade, nämligen lastpenningar, fyr- och båkavgifter, tonavgifter samt lotspenningar jämte hemvägsersättning, dels ock av sådana, som av ägare av hamnar och farleder uppbyres såsom ersättning för dessas begagnande, såsom hamnavgifter, grundpenningar, kanal- och slussavgifter ävensom vissa fristående avgifter, exempelvis för

trafiken å sjön Vänern m. fl.; och har departementschefen i huvudsak redogjort för de grunder, enligt vilka berörda olika avgifter utgå. Av denna redogörelse framgår, att de allmänna sjöfartsavgifterna i regel utgå med visst belopp för ton av fartygs nettodräktighet. Mot nämnda beräkningsgrund hade Sveriges allmänna sjöfartsförening i en år 1913 till Kungl. Maj:t ingiven framställning riktat anmärkningar samt hemställt om utredning angående möjligheten och lämpligheten av de allmänna sjöfartsavgifternas beräkning efter lossat och lastat tonnage. Och 1894 års fri-lagers- och frihamnskommitté hade framhållit nödvändigheten att bereda lindring i umgälderna för fartyg, som besökte frihamn. Med anledning av berörda och andra framställningar ävensom avgivna utlåtanden hade Kungl. Maj:t den 26 september 1921 anbefallt kommerskollegium *dels* att verkställa utredning rörande möjligheten av en omläggning av nuvarande system för beräkandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter, med undantag av lotsavgifter jämte hemvägsersättning, ävensom i samband därmed i vad mån och på vad sätt lättnad i de till staten utgående eller till statsmyndigheter redovisade dylika avgifter kunde beredas fartyg vid resor mellan frihamn och utrikes ort, samt att till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda, *dels ock* att snarast möjligt till Kungl. Maj:t avgiva förslag i fråga om de provisoriska avgiftslättnader, som kunde befinnas bära i avvaktan på slutförandet av ovan omförmälda utredning medgivas för fartygstrafiken å frihamnarna. Tillika bemyndigade Kungl. Maj:t kollegium att för ändamålet tillkalla särskilda sakkunniga.

De med stöd av nämnda bemyndigande tillkallade sjöfartsavgifts-sakkunniga hade sedermera avgivit utlåtande, innefattande förslag till provisoriska lättnader i vissa sjöfartsavgifter för fartygstrafiken å frihamnarna m. m., vilket utlåtande kollegium med eget yttrande den 14 februari 1922 överlämnat till Kungl. Maj:t. De sakkunnigas förslag avsåge:

- 1) fullständig befrielse från lastpenningar, tonavgift samt fyr- och båkavgift för fartyg, som anlöpte enbart frihamn,
- 2) lastpenningarnas avskaffande även för tullhamnarna samt
- 3) ett flertal lättnader i skilda hänseenden i fyr- och båkavgiften förutom den under 1) nämnda fullständiga befrielsen därifrån för fartyg, som anlöpte enbart frihamn.

De under 3) avsedda lättnaderna innefattade följande:

- a) fullständig befrielse från fyr- och båkavgiften under vissa villkor för alla fartyg vid *ankommande* från hamnar i sjöfartshänseende belägna bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre;
- b) fullständig befrielse från fyr- och båkavgiften vid såväl an-

kommande som förnyat utgående för fartyg, som, efter att hava erlagt vederbörlig fyr- och båkavgift för utgående, utklarerats och med last från eller med slutlig destination till ort, belägen bortom under a) omförmälda linje, avgått till utrikes, innanför en linje Skagen—Lindesnäs belägen ort, vid därefter uteslutande inom sist angivna sjöfartsområde företagna resor (av de sakkunniga benämnda avstickareresor) till eller från svensk hamn liksom ock vid slutlig avgång jämväl till ort bortom förstnämnda linje;

c) nedsättning av fyr- och båkavgiften från 25 till 10 öre per ton för den del av fartygs dräktighet, som överstiger 1,200 ton.

För egen del hade kommerskollegium ansett de sakkunnigas förslag väl ägnat att läggas till grund för den allenast provisoriska och mera experimentella reglering av sjöfartsavgifterna med hänsyn till frihamnstrafiken, varom närmast vore fråga. Dock hade kollegium icke biträtt de sakkunnigas förslag om fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöpte enbart frihamn. Beträffande lastpenningarnas avskaffande hade kollegium anslutit sig till de sakkunnigas förslag. Därjämte hade emellertid kollegium, för den händelse Kungl. Maj:t icke skulle anse ett fullständigt avskaffande av lastpenningarna nu böra vidtagas, uppgjort ett alternativt förslag, innefattande vissa lättnader i denna avgift, särskilt med hänsyn till frihamnstrafiken. Någon särbestämmelse av liknande innebörd beträffande tonavgiften till sjömanshusen hade kollegium på grund av, bland annat, denna avgifts mindre betydelse för frihamnsintresset, icke ansett erforderlig. Vad de sakkunniga föreslagit i fråga om fyr- och båkavgifterna hade kollegium funnit väl ägnat att underlätta inriktandet av transitotrafiken å svenska frihamnar samt att jämväl i övrigt tillgodose de speciella frihamnsintressena, och detta utan att genom lättnadernas realiserande inkomstminskningen för staten syntes behöva befaras bliva över hövan stor. Kollegium hade emellertid ansett, att gränsen för den dräktighet, intill vilken fyr- och båkavgiften skulle utgå med 25 öre per ton, borde sättas något högre än av de sakkunniga ifrågasatts. Såsom lämplig gräns hade kollegium förordat 1,500 ton.

Efter särskilda remisser hade utlåtanden i ämnet sedermera avgivits av statskontoret och generaltullstyrelsen. Statskontoret hade avrått från att för närvarande utan sammanhang med ordnandet av frågan om övriga sjöfartsavgifter helt avskaffa lastpenningarna, vilket skulle i viss mån innebära ett föregripande av den slutliga lösningen, men tillstyrkt kommerskollegii alternativa förslag beträffande lastpenningarna. Generaltullstyrelsen hade i likhet med kommerskollegium

icke biträtt förslaget om fullständig avgiftsbefrielse för fartyg vid anlöpande av enbart frihamn. Beträffande lastpenningarna hade tullstyrelsen förklarat sig icke hava något att erinra mot dessas avskaffande, varjämte styrelsen underkastat kommerskollegii alternativa förslag om vissa provisoriska lättnader i fråga om lastpenningarna en granskning, som utmynnat i vissa ändringsförslag. I fråga om fyr- och båkavgiften hade generaltullstyrelsen förklarat sig vilja framdeles avgiva särskilt utlåtande.

Departementschefen.

För egen del har chefen för handelsdepartementet anført, bland annat, följande.

Den av sjöfartsavgiftssakkunniga förebragta utredningen syntes departementschefen giva vid handen, att den omfattning, vari avgifter här i landet påvilade sjöfarten, särskilt måste verka hindrande för en gynnsam utveckling av den svenska frihamnsrörelsen. En nödvändig förutsättning för att de svenska frihamnarna skulle bliva i stånd att fylla en av sina åsyftade huvuduppgifter, nämligen förmedling av transitohandeln, vore påtagligen, att de i avgiftshänseende icke bleve väsentligt sämre ställda än den eller de frihamnar, med vilka de därvidlag finge att närmast konkurrera. Under i övrigt lika förhållanden syntes nämligen den frihamn, där kostnaderna vore lägst, också hava de största utsikterna att draga till sig trafiken.

Såsom av den verkställda utredningen framginge, förhölle det sig nu så, att avgifterna i Köpenhamns frihamn vore väsentligt lägre än de, som enligt gällande bestämmelser upptoges eller komme att upptagas i de svenska frihamnarna. Detsamma syntes vara förhållandet med avgifterna i övriga främmande frihamnar, med vilka för vårt lands vidkommande konkurrens om transitohandeln över huvud kunde ifrågakomma.

Under sådana omständigheter framstode det enligt departementschefens mening såsom synnerligen angeläget, att effektiva avgiftslättnader till förmån för de svenska frihamnarna snarast möjligt åvägbragtes. Departementschefen ville i detta sammanhang erinra om, att Stockholms frihamn redan vore i verksamhet och att frihamnarna i Göteborg och Malmö kunde förväntas bliva öppnade under loppet av detta år.

De förslag i förevarande ämne, som framlagts av de sakkunniga och kommerskollegium, avsåge lättnader allenast i de statliga sjöfartsavgifterna. Givetvis låge det nära till hands att ifrågasätta, huruvida icke behovet av avgiftslindring i stället skulle kunna tillgodoses genom

lättnader i de kommunala och andra avgifter, som upptoges av sjöfarten, särskilt hamnavgifterna. Redan de stora kostnader, som av vederbörande kommuner nedlagts å frihamnsanläggningarna, syntes emellertid lägga avgörande hinder i vägen för en så kraftig minskning av dessa avgifter, att densamma komme att bliva av verkligt ingripande betydelse för trafikfrekvensen. Framför allt vore emellertid att märka, att det just vore i fråga om avgifter till staten, som de svenska frihamnarna vore hårdare betungade än motsvarande hamnar i det med oss konkurrerande utlandet. Ur synpunkten av de svenska frihamnarnas intressen framstode under sådana omständigheter en minskning av de statliga sjöfartsavgifterna både såsom berättigad och av behovet påkallad.

Vid avvägandet av arten och omfattningen av de lindringar i de statliga sjöfartsavgifterna, som kunde och borde inrymmas till förmån för frihamnstrafiken, vore det emellertid med hänsyn till tullhamnarna nödvändigt att förfara med viss varsamhet. Det mål, som härvid borde åsyftas, vore uppenbarligen att medgiva sådana avgiftslätnader, som, utan att skada tullhamnarnas berättigade intressen eller prejudicera den fördjupade utredning i ämnet, vilken för närvarande påginge, kunde bidra till att avlägsna eller minska konkurrensfaran från vederbörande utländska frihamnar och särskilt gagna den långgående trafiken.

Vad nu först anginge den av de sakkunniga föreslagna *fullständiga avgiftsbefrielsen för fartyg, som anlöpte enbart frihamn*, kunde det enligt departementschefens mening icke bestridas, att densamma ur vissa under utredningen framhållna synpunkter vore ägnad att väcka vissa betänkligheter. Den farhågan läte sig nämligen svårigen avvisa, att vid bifall till förslaget en del tullhamnar, på vilkas anläggning nedlagts högst avsevärda kostnader, skulle få sin till följd av tidsförhållandena redan i många fall mindre goda ekonomiska ställning än ytterligare försämrad genom den allvarliga skärpning av konkurrensen med frihamnarna, som vore att befara. På grund härav och då det ville synas departementschefen, som om de svenska frihamnarnas intresse av att i avgiftshänseende bliva så ställda, att de med framgång kunde upptaga tävlan med utländska dylika hamnar, borde åtminstone provisoriskt kunna tillgodoses genom övriga i ärendet framkomna förslag, hade departementschefen ansett sig i nu förevarande avseende böra ansluta sig till den av kommerskollegium uttalade uppfattningen.

Beträffande *lastpenningarna* hade såväl de sakkunniga som kommerskollegium i första hand föreslagit deras fullständiga avskaffande, således

även för tullhamnarna. Alternativt hade kollegium emellertid ifrågasatt vissa lättnader i desamma, nära anslutande sig till de av de sakkunniga förordade lindringarna i fyr- och båkavgiften. Statskontoret, som i förhandenvarande budgetära situation icke ansett sig kunna förorda lastpenningarnas fullständiga slopande, hade förklarat sig biträda det av kommerskollegium alternativt uppgjorda förslaget.

Av statsfinansiella skäl hade departementschefen funnit sig i fråga om lastpenningarnas avskaffande böra intaga samma ståndpunkt som statskontoret, så mycket mer som i det vid årets riksdag framlagda förslaget till riksstat för budgetperioden 1 januari—30 juni 1923 inkomstiteln lastpenningar alltjämt upptagits med ett icke obetydligt belopp. Redan det av kommerskollegium i nu ifrågavarande hänseende alternativt avgivna förslaget, som ju toge sikte just på frihamnarna och den långgående sjötrafiken i allmänhet, syntes departementschefen emellertid böra vara ägnat att verksamt befrämja det ändamål — utveckling av den svenska frihamnsinstitutionen — som med de tilltänkta avgiftslättnaderna närmast åsyftats. På grund härav och då ur statsfinansiell synpunkt allvarligare betänkligheter icke syntes behöva hysas mot detta förslag, tillstyrkte departementschefen, att åtgärder nu vidtoges för dess realiserande, dock med de smärre modifikationer däri, som föranleddes av vissa av generaltullstyrelsen, såsom ovan är nämnt, framställda erinringar.

I likhet med kommerskollegium ansåge departementschefen, att bestämmelserna om de ifrågasatta avgiftslättnaderna — med hänsyn bland annat till den pågående utredningen rörande omläggning av grunderna för beräkandet av de allmänna sjöfartsavgifterna — lämpligen borde givas provisorisk karaktär. Departementschefen tillstyrkte sålunda, att deras giltighet begränsades till den 1 juli 1924. Tiden för ikraftträdandet syntes kunna bestämmas till den 1 juli 1922.

Den för sjöfarten ojämförligt mest betydande förändringen i bestående förhållanden innefattades i förslaget om befrielse från eller nedsättning i *fyr- och båkavgiften*. De sakkunnigas förslag härutinnan hade biträts av kommerskollegium med den ändringen likväl, att kollegium förordat en höjning från 1,200 till 1,500 ton av gränsen för den dräktighet, för vilken avgiften skulle erläggas med det ordinarie beloppet av 25 öre per ton, varjämte kollegium, såsom förut nämnts, ställt sig avvisande mot tanken att införa fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöpte enbart frihamn. Mot förslaget i den gestaltning, detsamma sålunda fått av kommerskollegium, hade statskontoret förklarat

sig icke hava något att erinra, liksom generaltullstyrelsen sagt sig hava funnit de härmed avsedda avgiftslättnaderna i stort sett väl avvägda.

Ehuru departementschefen, innan slutligt yttrande från generaltullstyrelsen inkommit, givetvis icke ville binda sig vid detaljerna i förslaget, sådant det efter de av kommerskollegium förordade modifieringerna numera förelåge, ansåge departementschefen sig emellertid redan nu kunna och böra tillkännagiva, att han i princip anslöte sig till den uppfattning, som av ämbetsverken samstämmigt uttalats. Ett genomförande av förslaget syntes departementschefen böra vara ägnat att väsentligt stärka de svenska frihamnarnas ställning i konkurrensen med utlandets motsvarande institutioner ävensom lända den långgående sjötrafiken i allmänhet till verksamt gagn, på samma gång som, enligt vad vissa av de sakkunniga verkställda beräkningar gäve vid handen, den därav föranledda minskningen i den totala uppbörden av fyr- och båkavgifter skulle hålla sig inom rimliga gränser. Departementschefens avsikt vore sålunda att — med tillgång till slutligt utlåtande från generaltullstyrelsen — ånyo för Kungl. Maj:t anmäla ärendet i vad anginge fyr- och båkavgiften samt därvid påkalla avgiftslättnader i anslutning till de av kommerskollegium tillstyrkta riktlinjerna.

Vad slutligen angår *tonavgiften*, ansåge departementschefen, i likhet med kommerskollegium, någon ändring i de rörande denna avgift gällande bestämmelserna icke för närvarande böra vidtagas.

Departementschefen ansåge sig vidare böra framhålla, att enligt hans mening den jämförelsevis obetydliga minskning i den totala uppbörden av lastpenningar samt fyr- och båkavgifter, som skulle föranledas av de förordade avgiftsändringarna, icke vore av beskaffenhet att böra påverka de i budgetförslaget för första halvåret 1923 gjorda beräkningarna rörande avkastningen av nämnda inkomsttitlar, så mycket mindre som till följd av tidsförhållandena dessa beräkningar i allt fall icke kunde göra anspråk på att vara annat än högst approximativa.

Bevillningsutskottet har i likhet med föredragande departementschefen ansett, att det av kommerskollegium i första hand tillstyrkta förslaget i fråga om lastpenningarna, nämligen dessas fullständiga avskaffande, av statsfinansiella skäl icke bör vinna bifall. Däremot har utskottet funnit det med propositionen framlagda förslaget, innefattande

Utskottets
yttrande.

befrielse i åtskilliga fall från erläggande av lastpenningar, vara, särskilt med hänsyn till syftet att främja den svenska frihamnsinstitutionens utveckling, väl avvägt.

Vad departementschefen meddelat rörande avsedda ändringar i de sjöfartsavgifter, beträffande vilka Kungl. Maj:t beslutar utan riksdagens medverkan, har icke givit bevillningsutskottet anledning att ifrågasätta något riksdagens uttalande.

I anslutning till vad sålunda anförts i fråga om det föreliggande förslaget får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 188, antaga ovan införda förslag till förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

Stockholm den 27 april 1922.

På bevillningsutskottets vägnar:

ERIK RÖING.

Närvarande: herrar Röing, friherre Fleming, Gustaf Nilsson, Antonsson, K. A. Nilson, Wigforss, Rosén, Wohlin, Boman, Bårg i Katrineholm, Jönsson i Boa, Johansson i Kullersta, Lithander, Johansson i Kälkebo, Olsson i Ramsta, Alexis Björkman, Isak Svensson, Bengtsson i Kullen, Lövgren i Nyborg och Pettersson i Hällbacken.
