

Nr 188.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning
angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar;
given Stockholms slott den 17 mars 1922.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

GUSTAF.

C. E. Svensson.

Förslag

till

förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

Härigenom 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 författningrum åtnjuta dylik befrielse —

fartyg, som under samma kalenderår erlagt lastpenningar, maskin-drivet 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 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 erlægga 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.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 mars 1922.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden
LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON,
ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och kommu-
nikationsdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet
Svensson:

»De allmänna sjöfartsavgifter, som för närvarande uppbäras i svenska hamnar för såväl svenska som utländska fartyg — i regel lika för båda dessa fartygskategorier — utgöras 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 — kommuner eller enskilda — av hamnar och farleder uppbäras såsom ersättning för dessas begagnande, såsom hamnavgifter, grundpenningar, kanal- och slussavgifter ävensom vissa fristående avgifter, exempelvis för trafiken å sjön Vänern m. fl.

**Grunderna för
de allmänna
sjöfartsavgif-
ternas beräk-
nande.**

Lastpenningarna, i fråga om vilka gällande bestämmelser återfinnas i § 14 i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor, äro den enda sjöfartsavgift, som icke är avsedd för något visst sjöfartsändamål eller utgör vederlag för någon viss prestation. De ingå bland statsinkomsterna och äro i riksstaten uppförda såsom tillhörande bevillningen. Med hänsyn till sättet för avgiftens beräkning utgör den samma i själva verket en skatt för fartyget och utgår icke vare sig å varan eller av den behållna inkomsten.

*Lastpen-
ningarna.*

Lastpenningarna erläggas vid resor mellan Sverige och utrikes ort både vid inkommande och utgående med 10 öre för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet.

Vissa lättnader och befrielser äro dock medgivna, varvid i någon mån hänsyn tages till lastkvantiteten.

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

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

*Fyr- och
båkaavgiften.*

Fyr- och båkaavgiften är avsedd att utgöra vederlag för kostnaderna för fyrar och andra säkerhetsanstalter för sjöfarten.

Huvudbestämmelserna rörande denna avgift äro intagna i förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881 § 44, sådant detta författningsrum lyder enligt kungörelsen den 10 februari 1911, och § 49, i den form denna paragraf erhållit genom kungörelsen den 17 november 1882. Avgiften ifråga utgår för varje fartyg, som ankommer från eller avgår till utrikes ort, med 25 öre för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, med befrielse dock från vidare avgift under samma kalenderår för ångfartyg, som 8 gånger, och för segelfartyg, som 4 gånger under året erlagt avgift.

I övrigt gälla avgiftsbefrielser för vissa fartygskategorier och under vissa omständigheter, nämligen för

fartyg, som tillhör kronan eller främmande nations örlogsflotta;
 fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton;
 svenskt för fiske utrustat fartyg, då det för sådant ändamål användes;
 fartyg, som av tvingande orsaker eller till inhämtande av order
 för vidare resa eller endast i ändamål att vid svenskt skeppsvarv, docka
 eller mekanisk verkstad undergå reparation eller undersökning för utrö-
 nande av behövligheten av reparation anlöper svensk ort utan att där-
 städes lossa annan last än den, som i fartyget åter intages, eller intaga
 annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets behov;
 fartyg, som uteslutande trafikerar floder och kanaler samt andra
 insjöar än Mälaren.

Om tonavgiften till sjömanshusen är stadgat i § 21 av förordningen
 den 13 juli 1911 angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och
 avmönstring m. m., sådant detta författningsrum lyder enligt kungörelsen
 den 11 oktober 1918.

Tonavgiften.

Nämnda avgift skall erläggas för fartyg, som avgår från Sverige
 till utrikes ort, dock endast en gång i månaden för avgång från samma
 svenska hamn. Även denna avgift beräknas efter fartygets hela avgifts-
 pliktiga dräktighet och är bestämd till 5 öre för ton för svenskt och
 därmed likställt utländskt fartyg och 8 öre för annat utländskt fartyg.

Lotsavgifterna äro avsedda att utgöra ersättning för av lotsarna
 lämnat bistånd vid fartygens vägledning genom de svenska lotslederna
 m. m. För fartyg, som ankommer från eller avgår till utrikes ort, är
 skyldigheten att anlita kronolots obligatorisk med vissa angivna undantag.
 Lotsavgifterna utgå för lotsat fartyg (med viss skiljaktighet beträffande
 den så kallade Öresundslotsningen) i förhållande till fartygens avgifts-
 pliktiga dräktighet och den lotsade vägens längd enligt lotstaxor, upp-
 gjorda enligt glidande skala. Härtill kommer s. k. hemvägsersättning.

*Lots-
avgifterna.*

Vad härefter angår de allmänna sjöfartsavgifter, som ej uppbäras
 för statsverkets eller statsmyndigheters räkning, utgå de enligt av Kungl.
 Maj:t fastställda taxor, som i varje särskilt fall äro föremål för prövning.
 Då förhållandena å skilda platser äro högst olika, har också följderna blivit,
 att taxebestämmelserna äro ganska varierande och sinsemellan förete be-
 tydande avvikelser.

Vid beräkningen av hamnavgifter tillämpas ett blandat system, i
 det avgifterna utgå dels för ankommande och avgående fartyg efter hela

*Hamn-
avgifterna.*

den avgiftspliktiga dräktigheten, dels ock för varor, som lossas eller lastas i hamnen. Genom förordningen den 31 december 1907 äro för åstadkommande av viss enhetlighet i taxeväsendet fastställda vissa normerande bestämmelser angående villkoren för uppbärande av hamnavgifter m. m.

Grundpenningarna.

Den enda av de till kommuner eller enskilda nu utgående umgälder, vilken genomgående är ställd i direkt förhållande till de godskvantiteter, som lossas eller lastas, är grundpenningavgiften. Enligt förordningen den 31 december 1907 angående taxor å grundpenningar skall nämligen denna avgift som regel utgå med visst belopp för varje av det antal registerton av fartyg, som enligt i särskild taxa upptagna beräkningsgrunder motsvarar den lastade och lossade mängden av sådana varor.

Kanal- och slussavgifter m. fl.

Beträffande kanal- och slussavgifter och övriga umgälder gäller, att taxorna för dem äro synnerligen växlande. I de flesta fall utgå avgifterna dels efter fartygets tontal, dels ock efter den lastade eller lossade varumängden, i andra fall åter ensamt efter fartygets tontal eller andra beräkningsgrunder.

Fråga om ändring av grunderna för sjöfartavgifternas beräkning m. m.

Enligt nu gällande bestämmelser utgå sålunda de allmänna sjöfartavgifterna i regeln med visst belopp per ton av fartygs nettodräktighet.

Sveriges allmänna sjöfartsförening år 1913.

Mot denna beräkningsgrund riktade Sveriges allmänna sjöfartsförening redan i en den 25 november 1913 till Kungl. Maj:t ingiven framställning vissa anmärkningar samt hemställde, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda möjligheten och lämpligheten av de allmänna sjöfartavgifternas beräkning efter lossat och lastat tonnage samt, därest utredningen gäve sådant vid handen, vidtaga åtgärder för en sådan beräkningsgrunds införande vid dessa avgifters erläggande. Föreningen begärde därjämte utredning av frågan om möjligheten av lindring i hamnavgifterna, där dessa på ett alltför betungande sätt drabbade sjöfarten eller där de icke kunde sägas vila på fullt rättvis grund.

Kommerskollegii utlåtande år 1920.

Efter remiss yttrade sig kommerskollegium i utlåtande den 6 december 1920 över sjöfartsföreningens förevarande framställning samt anförde därvid, bland annat, att spørsmålet om åstadkommande av rättvisa och lämpliga beräkningsgrunder för sjöfartavgifternas erläggande enligt kollegii mening vore av den vikt för det allmänna och för de intressen, som därav berördes, att den borde bliva föremål för en ingående undersökning. Kollegium hemställde förty, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt särskilda sakkunniga att verkställa en allsidig utredning angående möjligheten och lämpligheten av en ändring av nuvarande system för

beräklandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter med undantag av lotsavgifter samt att därefter till Kungl. Maj:t avgiva de förslag i ämnet, vartill utredningen kunde föranleda.

I nära samband med den nu behandlade angelägenheten står ett annat spörsmål, som framförts från frihamnshåll, nämligen frågan om beredande av vissa lättnader i sjöfartsavgifterna till förmån för frihamns-trafiken.

Fråga om lättnader i sjöfartsavgifterna för fartygs-trafiken å frihamnarna.

Frågan om lindring i umgälderna för fartyg, som besöka frihamn, sattes redan av 1894 års frilagers- och frihamnskommitté i närmaste samband med förslaget om frihamnsinstitutionens införande i vårt land. Det låge väl icke i begreppet frihamn, yttrade kommittén, att alls inga avgifter där skulle av fartygen uppbäras, men det vore snart sagt en given sak, att, därest man ville vinna det med frihamnen avsedda gagnet, väsentliga lättnader måste förunnas beträffande fartygsumgälderna. Det vore i sådant hänseende av vikt, att dessa umgälder sattes så lågt, som det med avseende å för handen varande omständigheter vore möjligt. För ett sådant företag som en frihamn krävdes ett synnerligen avsevärt mått av uppoffringar, både direkta och indirekta, icke blott för själva anläggningens åstadkommande och drivande, utan ock för beredande av sådana lättnader för rörelsen, särskilt i avseende å fartygsumgälder, att trafiken leddes till och begagnade sig av den nya institutionen. Kravet på lindriga fartygsumgälder, fortsätter kommittén, framträdde icke minst, då det gällde att planlägga en svensk frihamnsinstitution, enär hänsyn därvid givetvis måste tagas till skeppsumgälderna i den svenska frihamnen närbelägna främmande hamnar och särskilt i Köpenhamns nyönrättade frihamn. På grund härav uppställde kommittén såsom en bestämd förutsättning för att avsett gagn skulle kunna vinnas av en svensk frihamn, att lättnader bereddades i å sjöarten vilande umgälder till statsverket.

Frilagers- och frihamns-kommittén år 1894.

För åstadkommande av sådana lättnader förordade frilagers- och frihamnskommittén i första rummet lastpenningarnas avskaffande. Dessa borde avskaffas icke blott för fartygstrafiken i frihamn utan i hela landet, enär en olikhet härutinnan skulle innebära en orättvisa mot de hamnar, som icke vore frihamnar. Dessutom funne kommittén med hänsyn till frihamnstrafiken oundgängligt, att fyr- och båkavgiften dels nedsattes, dels ock antingen bestämdes att utgå efter lossat och lastat tonnage eller ock, enligt föredömet från Köpenhamn beträffande hamnavgifterna, omfördes till en avgift å varorna att uppbäras, då dessa

utginge från frihamn till avsättning inom landet. Det skulle enligt kommitténs mening sannolikt icke bliva möjligt att få till stånd en ordnad fartygstrafik på svensk frihamn utan någondera av de sist ifrågasatta ändringarnas genomförande.

*Handels- och
sjöfartsnämnden i Malmö
år 1904.*

Då förslag om inrättande av frihamn i Malmö år 1904 väcktes, framhöll därvarande handels- och sjöfartsnämnd uttryckligen, att nämnden ansåge sig hava grundad anledning hysa förhoppning, att frågan om sjöfartsavgifterna före frihamnens öppnande skulle hava ordnats i enlighet med frilagers- och frihamnskommitténs förslag, samt att det vore i en sådan förhoppning nämnden vågade då framkomma med frihamnsfrågan.

*Drätselkammaren i Göteborg
år 1904.*

Vid behandling av frihamnsfrågan i Göteborg år 1904 uttalade stadens drätselkammare, att den funnit det fullt riktigt, att såsom förutsättning för en frihamnsanläggning uppställdes, att, åtminstone vad beträffade fartyg, som med direkt last ankomme från eller avginge till utomeuropeiska hamnar, såväl fyr- och båkavgiften som ock i sammanhang härmed staden tillkommande hamnavgifter för fartyg bestämdes att utgå, icke på sätt dämera vore fallet efter ett fartygs hela avgiftspliktiga dräktighet, utan antingen efter lossat och lastat tonnage eller ock i form av en varuavgift.

*Kommerskollegium och
generaltullstyrelsen år
1907.*

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen yttrade i ett den 25 januari 1907 över inom finansdepartementet utarbetade förslag till författningar om frihamn och frilager gemensamt avgivet utlåtande, att »ämbetsverken med avseende å frågan om frihamnsinstitutionens införande i vårt land, i anledning av uttalanden, som framkommit i yttranden från målsmännen för handel, industri och sjöfart i Malmö och Göteborg, ansett sig böra såsom sin åsikt uttala, att lösningen av frågan om väsentlig lindring i umgälderna för fartyg, som besökte svensk frihamn, vore av största betydelse för gagnet av frihamnsinstitutionen.» Handels- och sjöfartsnämnden i Malmö hade nämligen i sitt över förslagen avgivna yttrande framhållit, att svenska frihamnar icke skulle bliva i stånd att med framgång upptaga konkurrensen med utländska sådana, såvida icke de svenska frihamnarna kunde erbjuda minst lika fördelaktiga villkor som de utländska, icke blott i »tulltekniskt avseende» utan även i övriga hänseenden, och hade nämnden därför anslutit sig till den av frilagers- och frihamnskommittén förordade utvägen till beredande av lättnader i skeppsumgälderna. Uttalanden i

samma riktning hade gjorts av handelskammaren samt handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg.

I en till Kungl. Maj:t ställd, den 9 december 1918 dagtecknad skrift hemställde styrelsen för Malmö frihamnsaktiebolag, att Kungl. Maj:t måtte dels framlägga förslag till avskaffande av lastpenningarna för all utrikes sjöfart, dels efter utredning vidtaga åtgärder för fyr- och båkavgiftens omförande till en varuavgift att uttagas, då varorna infördes till avsättning inom landet. Såsom skäl för sin framställning anförde styrelsen, att ett bibehållande av de båda nämnda fartygsavgifterna enligt nu gällande beräkningsgrunder komme att med största sannolikhet omöjliggöra de svenska frihamnarnas utnyttjande för transitering av varor främmande länder emellan.

*Styrelsen för
Malmö fri-
hamnsaktie-
bolag år 1918.*

I ett över denna framställning den 16 december 1919 avgivet utlåtande ifrågasatte generaltullstyrelsen för sin del dels på anförda skäl lastpenningarnas avskaffande, dels huruvida det icke skulle anses lämpligt att uppdraga åt särskilda sakkunniga att till behandling upptaga frågan om förändring av bestämmelserna rörande fyr- och båkavgiften.

*Generaltull-
styrelsen år
1919.*

Med hänvisning till vad styrelsen för Malmö frihamnsaktiebolag i sin förenämnda framställning anført i frågan biträdde Skånes handelskammare i skrivelse den 17 februari 1920 till chefen för finansdepartementet generaltullstyrelsens yrkande om utredning samt hemställde för egen del, i syfte att beträffande frihamnarna erhålla åtminstone en provisorisk lösning av avgiftsfrågan, om åtgärder för att fyr- och båkavgift tillfälligt icke måtte uttagas av fartyg, som till frihamn ankomme från eller avginge till utrikes ort.

*Skånes han-
delskammare
år 1920.*

Över ovannämnda framställningar från styrelsen för Malmö frihamnsaktiebolag och Skånes handelskammare avgavs utlåtande beträffande lastpenningarna den 13 mars 1920 av statskontoret och kommerskollegium gemensamt, varvid ämbetsverken anslöto sig till den av generaltullstyrelsen i frågan uttalade uppfattningen, att lastpenningarna borde avskaffas.

*Statskontoret
och kommers-
kollegium
år 1920.*

Beträffande omläggningen av beräkningsgrunderna för fyr- och båkavgifterna framhöll kommerskollegium i förutnämnda, den 6 december 1920 avgivna utlåtande, i likhet med generaltullstyrelsen, behovet av en

*Kommerskol-
legium år
1920.*

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 159 häft. (Nr 188.)

utredning av denna fråga, vilken utredning kollegium emellertid ansåge böra utvidgas att omfatta sjöfartsavgifter i allmänhet med undantag av lotsavgifter. Vad beträffade Skånes handelskammars hemställan om befrielse tillfälligt från fyr- och båkavgifter för fartyg, som ankomme till eller avginge från frihamn, ansåge kollegium densamma förtjäna synnerligt beaktande. En nödvändig förutsättning för att syftet med frihamnsinstitutionens införande i vårt land skulle till fullo vinnas vore påtagligen, att fartygs- och varutrafiken å svensk frihamn icke i avgiftshänseende ställdes i alltför ogynnsamt läge vid konkurrens med någon angränsande utländsk frihamn. Den risken låge eljest nära till hands, att de gjorda uppoffringarna för den svenska frihamnsanläggningen bleve helt eller delvis bortkastade. Därest statskontorets och kommerskollegii förslag om lastpenningarnas borttagande vunne avseende, skulle visserligen någon lättnad beredas, men torde dock densamma ej vara tillfyllest, utan ansåge kollegium erforderligt, att möjlighet i någon form bereddes att medgiva nedsättning av eller befrielse från fyr- och båkavgiften. En lämplig interimistisk anordning i avbidan på resultatet av utredningen i avgiftsfrågan i dess helhet syntes kollegium vara, att Kungl. Maj:t på därom av frihamn gjord ansökning efter prövning av omständigheterna tillfälligtvis beviljade nedsättning av eller befrielse från fyr- och båkavgift för fartyg, som ankomme till eller avginge från frihamnen.

Malmö, Stockholms och Göteborgs frihamnsaktiebolag år 1921.

I anslutning härtill gjorde sedermera under år 1921 Malmö, Stockholms och Göteborgs frihamnsaktiebolag var för sig beträffande respektive frihamnar framställning om tillfällig frihet från statliga sjöfartsavgifter.

Generaltullstyrelsen år 1921.

Generaltullstyrelsen, som den 2 juli 1921 i anledning av remiss avgav utlåtande beträffande framställningen från Malmö frihamnsaktiebolag, framhöll, att det för en lönande drift av frihamn syntes vara av största intresse, att fartyg, som anlöpte frihamn, kunde beredas lättnader ifråga om skeppsumgålders erläggande, men ville emellertid — under förutsättning att den av styrelsen tidigare föreslagna utredningen beträffande fyr- och båkavgiften icke behövde taga någon mera avsevärd tid — ifrågasätta lämpligheten av att bereda frihamn sådana provisoriska lättnader, som bolaget avsåge, innan den åsyftade utredningen hunnit ådagalägga, att detta kunde ske utan menlig inverkan på lösningen av frågan i dess helhet angående förändrade bestämmelser rörande sjöfartsavgifter.

Med föranledande av de utav mig nu omnämnda framställningar och utlåtanden anbefalldes Kungl. Maj:t den 26 september 1921 kommerskollegium *dels* att verkställa utredning rörande möjligheten av en omläggning av nuvarande system för beräklandet 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 finnas böra i avvaktan på slutförandet av ovan omnämnda utredning medgivnas för fartygstrafiken å frihamnarna. Tillika bemyndigade Kungl. Maj:t kollegium att för ändamålet tillkalla särskilda sakkunniga.

Igångsättande av utredning

Jämlikt berörda bemyndigande har kommerskollegium tillkallat direktören Gustaf Ljungberg, direktören i svenska järnvägsföreningen Ludvig Leonard Lundqvist och direktören i Malmö frihamnsaktiebolag Bror Rönngren att såsom sakkunniga biträda kollegium vid ifrågasvarande utredning, den sistnämnde i vad densamma avsåge eventuella provisoriska avgiftslättnader för fartygstrafiken å frihamnarna. Direktören Ljungberg har utsetts att såsom ordförande närmast leda de sakkunnigas arbete.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen *sjöfartsavgiftssakkunniga*, avgåvo den 4 februari 1922 till kommerskollegium utlåtande, innefattande förslag till provisoriska lättnader i vissa sjöfartsavgifter för fartygstrafiken å frihamnarna m. m., vilket utlåtande kollegium med eget yttrande den 14 samma februari överlämnat till Kungl. Maj:t.

Provisoriska lättnader i sjöfartsavgifterna för fartygstrafiken å frihamnarna m. m.

De allmänna sjöfartsavgifter, i fråga om vilka sjöfartsavgiftssakkunniga föreslå lättnader, äro lastpenningar, fyr- och båkavgift samt tonavgift till sjömanshusen.

I fråga om lastpenningarna äro, såsom förut nämnts, bestämmelser meddelade i den av riksdagen antagna förordningen med tulltaxa för inkommande varor. Bestämmelserna om övriga nu ifrågasvarande avgifter — fyr- och båkavgiften och tonavgiften till sjömanshusen — äro däremot utfärdade i administrativ ordning.

I det följande skall jag nu lämna en redogörelse för de sakkunnigas förslag och de däröver avgivna yttrandena. Närmast har jag därvid för avsikt att föreslå, att beslut måtte i vad angår lastpenningarna

påkallas av den nu samlade riksdagen. Då det emellertid synes mig riktigast, att riksdagen sättes i tillfälle att uttala sin mening i hela det föreliggande frågekomplexet, skall jag tillåta mig redogöra för och tillkännagiva min ställning till de framkomna förslagen även i vad de angå nedsättning i de båda administrativt fastställda statliga sjöfartsavgifterna.

Av sjöfartsavgiftsakkunniga inhämtade yttranden från näringskorporationer.

Med hänsyn till de olika intressen, som komme att beröras av en ändring i bestående förhållanden i fråga om skeppsumgålderna, hava sjöfartsavgiftsakkunniga berett handelskamrarna i Stockholm och Göteborg, Skånes handelskammare, Stockholms stads och Göteborgs hamnstyrelser, hamndirektionerna i Malmö, Hälsingborg, Landskrona och Trälleborg, svenska hamnförbundet, frihamnsaktiebolagen i Stockholm, Göteborg och Malmö samt Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening och Sveriges segelfartygsförening tillfälle att till de sakkunniga avgiva yttranden i fråga om avgiftslättnader för fartygstrafiken å frihamnarna, och hava i anledning härav yttranden inkommit från samtliga nämnda myndigheter och sammanslutningar med undantag av Stockholms frihamnsaktiebolag och Sveriges segelfartygsförening. Svenska hamnförbundet har icke självt yttrat sig, men överlämnat yttranden från hamnstyrelserna i Gävle och Norrköping.

I de inkomna yttrandena synes lastpenningarnas avskaffande för hela riket anses såsom en av omständigheterna påkallad åtgärd till beredande av lättnader för sjöfarten på frihamnarna och förordas därjämte, att lättnader i eller fullständig befrielse från fyr- och båkavgiften i samma syfte måtte medgivas.

Beträffande lämpligheten av att för frihamnarnas vidkommande helt borttaga de statliga sjöfartsavgifterna äro meningarna delade.

Å ena sidan framhålles, att frågan om sjöfartsavgifterna icke kan anses löst ur frihamnarnas synpunkt, förrän avgifterna där helt och hållet avskaffats, medan å andra sidan påpekas, att det vore orättvist och i övrigt olämpligt att i avgiftshänseende göra alltför stor skillnad mellan tullhamnar och frihamnar.

Fullständig befrielse från alla statliga sjöfartsavgifter för all fartygstrafik på frihamn förordas av Stockholms handelskammare. Invändningen att en befrielse enbart för frihamnarna skulle medföra trafikförlust för tullhamnarna anser handelskammaren vara utan betydelse i praktiken.

Stockholms stads hamnstyrelse ifrågasätter, huruvida icke åtminstone viss trafik till och från frihamn borde medgivas sådan befrielse.

Handelskammaren i Göteborg däremot är av den åsikten, att mycket stora svårigheter skulle uppstå, därest olika avgifter skulle upptagas i frihamn och tullhamn. Denna åsikt synes delas av åtskilliga av de övriga korporationer, som yttrat sig i ämnet.

I flertalet yttranden framhålles nödvändigheten av att avgiftslättnader beredes den transoceaniska trafiken. Från vissa håll påyrkas lättnader även för medelhavstrafiken, varjämte handelskammaren i Göteborg, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening m. fl. betona önskvärdheten av att lättnader på något sätt beredes all utrikes sjöfart.

Den av 1898 års handels- och sjöfartskommitté föreslagna utvägen, att till beredande av lättnader för särskilt trafiken på avlägset belägna hamnar fyr- och båkavgiften för fartyg i sådan trafik skulle uttagas i förhållande till lossat och lastat tonnage, förordas av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening m. fl.

Stockholms stads hamnstyrelse föreslår, att trafikområdet för den utrikes sjöfarten uppdelas i tre zoner, av vilka mellanzonen skulle begränsas å ena sidan av en linje Storbritanniens västkust—Kap Finisterre och å andra sidan av en linje Kap Guardafui—Goda Hoppsudden—Rio de Janeiro—Panamakanalen. Fartyg, som avgå till eller ankomma från första (närmaste) zonen skulle såsom nu erläggas fyr- och båkavgift åtta gånger för ångfartyg och fyra gånger för segelfartyg, medan för mellanzonen avgift skulle erläggas fyra respektive två gånger och för tredje zonen två respektive en gång.

En annan utväg har förordats av Skånes handelskammare, nämligen att den nu avsedda fartygstrafiken skulle befrias från avgift antingen vid utgående eller inkommande.

Handelskamrarna i Stockholm och Göteborg, Skånes handelskammare, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening m. fl. hava gjort påpekanden, utmynnande i att ett upprepat uttagande av avgifter i svensk hamn i anledning av företagen avstickare till närliggande utländska hamnar för partiell lossning eller lastning icke bör ifrågakomma.

De sakkunniga betona för egen del till en början, särskilt med hänsyn till transitotrafiken, nödvändigheten av en snar och effektiv lösning av frågan om en väsentlig lindring i de statliga skeppsavgifterna för de svenska frihamnarna, vilka hava att upptaga konkurrensen med främmande frihamnar, där motsvarande skeppsumgälder antingen icke finnas eller också utgå med avsevärt lägre belopp.

De svenska frihamnarnas farligaste konkurrent anse de sakkunniga vara frihamnen i Köpenhamn dels på grund av dess läge och dels,

*Sjöfarts-
avgiftssak-
kunnigas
ullåtande.*

*Allmänna
synpunkter.*

kanske framförallt, på grund av de låga skeppsumgålderna därstädes. Några avgifter, motsvarande våra nu ifrågavarande statliga sjöfartsavgifter, förekomma icke i Danmark. De avskaffades nämligen, samtidigt med att Köpenhamns frihamn år 1894 öppnades för allmän trafik, ej blott för frihamnen utan för hela landet. De avgifter, som i Köpenhamn upptagas, äro närmast att jämföra med de i Sverige till hamnägaren utgående avgifterna. De sakkunniga hava i sitt yttrande uppdragit en jämförelse mellan skeppsumgålderna i Köpenhamns frihamn och i Malmö blivande frihamn, sådana de komma att gestalta sig enligt det till Kungl. Maj:t för fastställelse ingivna förslaget till hamntaxa för åren 1922—1926. Enligt denna jämförelse betalar ett fartyg om 2,500 nettoregister-ton (engelska skeppsmättningsregeln), som kommer från avlägset belägen hamn, varje gång det anlöper Köpenhamns frihamn, om fartyget förtöjer vid kaj och lossar eller lastar så mycket gods, som tillhopa motsvarar 2,500 nettoregister-ton, 1,875 danska kronor, under det att motsvarande avgifter i Malmö frihamn komma att bliva för reguljär trafik 2,850 kronor och för trampfart 4,050 kronor. Avgifterna i Stockholms frihamn och i den blivande frihamnen i Göteborg torde uppgå till ungefärligen samma belopp som i Malmö.

Ett annat förhållande, som medverkat till att bereda Köpenhamns frihamn en gynnad ställning på de svenska hamnarnas bekostnad, har av de sakkunniga i detta sammanhang påpekats, och anföras de sakkunniga härom:

»Genom ännu gällande ministeriell deklARATION av den 5 augusti 1879 är bestämt, att svenska och danska fartyg och båtar, av vilken storlek och beskaffenhet som helst, gående mellan samtliga orter inom Köpenhamns, Helsingörs och Kjöges tulldistrikt, å ena sidan, samt inom Hälsingborgs, Landskrona, Malmö och Trälleborgs tullkammardistrikt, å andra sidan, skola ifråga om skeppsavgifter, lastpenningar, fyr- och båkavgifter samt alla liknande avgifter till statskassan helt och hållet behandlas såsom ginge de inrikes orter emellan, vilket innebär, att fartygen i nämnda svenska hamnar erlägga varken lastpenningar, fyr- och båkavgift eller tonavgift till sjömanshusen. Danska staten, som då ännu hade liknande sjöfartsavgifter, beviljade å sin sida samma undantagsförmån.

I samband med att Köpenhamns frihamn år 1894 öppnades för allmän trafik, avskaffades emellertid, såsom förut nämnts, alla statsavgifter å sjöfarten, och alla nationers fartyg kommo utan vederlag i åtnjutande av de förmåner, som i Danmark förut icke medgivits andra utländska fartyg än svenska på resa mellan sundshamnar. Härigenom har det anmärkningsvärda förhållandet uppkommit, att om en från tredje land inköpt vara införes till Köpenhamns frihamn och därifrån omlastas och överföres till svensk sundshamn, erläggas i Sverige inga statliga fartygsavgifter, men om fartyget för lasten di-

rekt till svensk hamn för lossning eller omlastning, utkrävas sådana avgifter. Och vidare, om ett fartyg slutlossat i Malmö och därifrån utgår i barlast eller med last, skola avgifter erläggas, men fartyget befrias från sådana, om det samma utgår till Köpenhamn och där intager last av svenskt exportgods. Köpenhamns frihamn kan därför betecknas som en inhemsk svensk frihamn, vilken redan åtnjuter alla de förmåner, varå nu göres anspråk från svenskt frihamnshåll. I vilken grad Köpenhamn användes som centralhamn för svensk handel framgår icke vare sig av svensk eller av dansk statistik. I den senare upptages icke omlastningstransito m. m. utan endast den transitering, som varit föremål för dansk handel. Enligt en i *Finanstidende* den 19 oktober 1921 lämnad upplysning uppgick den för år 1920 redovisade utförseln från Danmark till Sverige av främmande, d. v. s. icke danska varor till ett värde av 159 miljoner kronor. Den konkurrens från Köpenhamn om svenskt import- och exportgods, för vilken Malmö på grund av de nu skildrade förhållandena i förening — friheten från statliga fartygsavgifter i den danska hamnen och 1879 års förberörda deklaration — är utsatt, drabbar emellertid även övriga svenska hamnar, vilkas naturliga handelsområden sammanfalla med eller tangera det område, som ekonomiskt behärskas från Köpenhamn. Då det gäller transitering av gods från eller till ett land, som för både svensk och dansk hamn är utland, inverkar emellertid icke den berörda deklarationen, men så mycket mera avgiftsfriheten i Köpenhamn. Även här hava icke blott Malmö utan även övriga svenska frihamnar att räkna med Köpenhamn såsom konkurrent, enär frihamnen där alltid kan komma ifråga som upplagsplats och omlastningsort för gods, som införes till eller utföres från hamnar vid Östersjön.»

Vidare hava de sakkunniga påpekat, att i staterna öster och sydost om Östersjön spörsmålet om transitohandelns ordnande, i avvaktan på att Ryssland åter skall öppnas för den internationella handeln, börjat tilldraga sig livligt intresse.

Baltischport i Estland hade sålunda den 1 juni 1921 förklarats för frihamn; i Hangö väntades frihamn kunna öppnas senast våren 1923, och lettiska konstituanten hade den 20 maj 1921 antagit lag om inrättande av frihamn. Dessa hamnar iänte frihamnarna i Danzig och Stettin komme att bliva de svenska frihamnarnas medtävlare vid konkurrens om handeln och sjöfarten runt Östersjön, och med hänsyn till rådande valutaförhållanden vore det sannolikt, att kostnaderna i dessa hamnar komme att ställa sig lägre än i de svenska.

Vad Göteborgs blivande frihamn beträffade, torde densamma utom med Köpenhamn få upptaga tävlan med en norsk frihamn. Planer föreläge nämligen, enligt vad de sakkunniga inhämtat, på upprättandet av en frihamn vid Kristiania, och den norska tullagen innehölle från och med den 1 juli 1919 en bestämmelse, varigenom det gods, som infördes

i frihamn och därifrån återutfördes till utlandet, fritoges från den s. k. laste- och fyravgiften.

Enligt de sakkunnigas åsikt kunde en för de svenska frihamnarna ur konkurrenssynpunkt fullt tillfredsställande lösning av föreliggande fråga ernås endast genom att dessa hamnar med avseende å statliga skeppsumgälder fullt likställdes med sina i detta hänseende bäst ställda utländska medtävlare.

För vinnande av detta syfte vore, med hänsyn därtill, att åtminstone de större fartygen, som ofta för partiell lossning eller lastning bleve nödsakade att anlöpa även tullhamnar, ändock där måste betala fulla umgälder, ett fullständigt slopande av nu ifrågavarande avgifter — åtminstone i deras nuvarande form — påkallat och önskvärt.

Då de sakkunniga emellertid ansåge en sådan åtgärd icke kunna ifrågakomma, utan att staten samtidigt i annan form bereddes ersättning för den inkomst, som härigenom ginge förlorad, och frågan huruvida och på vad sätt detta skulle kunna ske, vore av så omfattande art, att den icke på utredningens dåvarande stadium kunde bliva föremål för närmare prövning, ville de sakkunniga, såsom provisorium förorda

- 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.

Innan jag övergår till en närmare redogörelse för sjöfartsavgifts-sakkunnigas förevarande förslag, torde det tillåtas mig att till belysande av den ekonomiska betydelsen av nu ifrågavarande sjöfartsavgifter här återgiva en tablå, utvisande uppbörden av lastpenningar, fyr- och båkavgifter samt tonavgifter under åren 1911—1920:

E r l a g d a a v

	Svenska fartyg Kronor	Utländska fartyg Kronor	Summa Kronor
<i>Lastpenningar.</i>			
1911	385,300	320,760	706,060
1912	402,633	356,318	758,951
1913	448,519	382,250	830,769
1914	430,615	336,750	767,365
1915	401,943	413,274	815,217
1916	316,526	477,815	794,341
1917	160,362	294,585	454,947
1918	196,375	261,256	457,632
1919	277,966	307,783	585,749
1920	303,745	553,118	856,864

Fyr- och båkavgifter.

1911	932,260	1,040,457	1,972,717
1912	997,471	1,182,673	2,180,144
1913	1,086,031	1,276,136	2,362,167
1914	1,163,360	1,178,969	2,342,329
1915	1,142,757	1,568,317	2,711,074
1916	968,894	1,620,424	2,589,318
1917	510,501	1,431,456	1,941,957
1918	608,540	1,279,393	1,887,933
1919	871,764	1,168,605	2,040,370
1920	1,070,096	1,962,435	3,032,532

Tonavgifter till sjömanshusen.

1911	107,016	82,133	189,149
1912	109,635	90,797	200,432
1913	123,640	98,447	222,088
1914	114,264	80,442	194,706
1915	116,579	125,574	242,154
1916	91,363	141,490	232,854
1917	43,193	123,775	166,969
1918	55,888	103,967	159,855
1919	126,829	122,316	249,145
1920	150,403	220,560	370,963

Fullständig
avgifts-
befrielse för
fartyg, som
anlöper en-
bart frihamn.

Beträffande den förordade fullständiga avgiftsbefrielsen för fartyg, som anlöper enbart frihamn, yttra de sakkunniga:

»Ett fullständigt slopande av de nu ifrågasatta avgifterna i frihamnarna skulle, även om avgifterna kvarstode i tullhamnarna och befrielse sålunda icke kunde komma andra fartyg till godo än sådana, som anlöpte enbart frihamn, likväl enligt de sakkunnigas mening vara av icke oväsentlig betydelse vid konkurrensen om transitohandeln, beträffande vilken, såsom redan upprepade gånger framhållits, sjöfartsavgifterna ur hamnsynpunkt hava sin största och mest avgörande betydelse. Om nämligen avgifterna i princip bibehölles, eventuellt med införande av lättnader för viss trafik under särskilda förhållanden, skulle nämligen konkurrerande frihamnar ändock kunna framhålla, att transitering över svenska frihamnar icke kunde försiggå, utan att godset därstädes betungades med avgifter, som icke förekomma i andra frihamnar. Huru de eventuella bestämmelserna om lättnader än avfattades, skulle det i de flesta fall åtminstone för utländska importörer och exportörer bliva svårt att bedöma, huru dessa i varje särskilt fall komma att verka. I de kalkyler, som avgöra valet mellan en svensk och en utländsk frihamn, skulle man sannolikt i de flesta fall komma att räkna med maximiavgifterna.

Avskaffas däremot de statliga skeppsumgålderna helt och hållet i frihamn, blir det möjligt att åtminstone i alla de fall, då fartyget i Sverige skall lossa eller lasta endast i frihamn, räkna med full befrielse från avgifter.

En anmärkning, som med visst fog kan göras mot den nu ifrågasatta avgiftsbefrielsen, torde vara, att frihamnarna tack vare denna kunna draga till sig trafik, som eljest skulle gå till närliggande tullhamnar. Denna anmärkning torde emellertid försvagas därigenom, att de övriga avgiftslättnader, som de sakkunniga enligt vad ovan sagts med hänsyn till frihamnsintresset ansett sig böra föreslå, komma tullhamnar och frihamnar i lika mån till godo. De i tullhamnarna kvarstående avgifterna kunna, om dessa lättnader genomföras, enligt de sakkunnigas mening knappast medföra någon nämnvärd ändring i den hittillsvarande fördelningen av import- och exportgodset mellan hamnar å närbelägna orter.

De sakkunniga vilja icke underlåta att i detta sammanhang ånyo framhålla det förut påpekade förhållandet, att vi i Sverige redan skulle kunna sägas hava en inrikes frihamn, där fullständig avgiftsbefrielse råder. De sakkunniga syfta på frihamnen i Köpenhamn, som på grund av genom 1879 års meraberörda deklARATION i förhållande till de svenska hamnarna vid Öresund erhållit karaktär av inrikes hamn, vilken egenskap genom ångfärjeförbindelserna utsträckts att gälla i förhållande till de flesta svenska hamnar. Olägenheterna av konkurrensen från de svenska frihamnarna för tullhamnarna å närbelägna orter torde i varje fall, om de lättnader, vilka enligt vad ovan sagts skulle tillkomma även tullhamnarna, genomföras, komma att bliva mindre än de nu på grund av den danska konkurrensen rådande. Sämre ställda än de nu äro skulle dessa tullhamnar alltså genom avgiftsbefrielsen i frihamnarna icke bliva, men den trafik, som tullhamnarna nu icke kunna erhålla, skulle därigenom kunna dragas till de svenska frihamnarna i stället för att helt utestängas från svenska hamnar till förmån för utländska.

Mellan tullhamn och frihamn på samma ort torde emellertid en viss för-

skjutning i trafiken till den senares förmån icke kunna undvikas, men faran härav minskas emellertid genom att fartygen ofta på grund av speciell last äro bundna vid viss lossningsplats.

Några ekonomiska olägenheter torde emellertid icke av en eventuell sådan förskjutning kunna uppkomma, då tull- och frihamnarna på samma ort hava samma ägare.

Även om den ifrågasatta avgiftsbefrielsen sålunda skulle komma att vålla tullhamnarna vissa olägenheter, synas emellertid dessa olägenheter, med hänsyn till vad man genom ett bibehållande i princip av avgifterna enligt de sakkunnigas åsikt skulle vederväga — möjligheterna att bedriva transitohandel över svensk frihamn — vara av mindre betydelse. Med hänsyn ej mindre härtill än även till de stora nationella intressen, som äro knutna till en framgångsrik frihamnsrörelse, och de stora ekonomiska värden, som stå på spel — för närvarande hava enligt uppgift å frihamnarna nedlagts sammanlagt över 50 miljoner kronor — anse de sakkunniga, att nu ifrågavarande skeppsumgälder böra för frihamnarnas vidkommande helt avskaffas, och torde det för dessa hamnarnas utveckling vara av allra största vikt, att denna befrielse medgives redan från början av deras verksamhet.»

Mot de sakkunnigas förevarande förslag har ordföranden, direktören Ljungberg, anfört avvikande mening. Han förklarar sig på anförda skäl anse, att, så länge de statliga sjöfartsavgifterna icke kunde borttagas även i tullhamnarna — vilket av statsfinansiella skäl icke för närvarande vore möjligt — en sådan åtgärd icke heller borde ifrågakomma beträffande frihamnarna.

Reservation.

Beträffande tonavgiften till sjömanshusen hava de sakkunniga med hänsyn till dess relativt ringa belopp och till det ändamål, vartill den användes, icke ansett sig böra föreslå andra provisoriska lindringar än dem, som skulle bliva en följd av befrielsen från samtliga avgifter för fartyg, som anlöper enbart frihamn.

Tonavgiften till sjömanshusen.

Vad lastpenningarna angår erinra de sakkunniga till en början, att krav på deras avskaffande allt sedan 1840-talet vid skilda tillfällen framställtts och varit föremål för statsmyndigheternas prövning, samt lämna härefter en redogörelse för frågans behandling under de båda sistförflutna decennierna.

Lastpenningarna.

Efter denna redogörelse, som jag torde kunna här utelämna, sammanfatta de sakkunniga de skäl, som anförts för lastpenningarnas avskaffande, sålunda:

Lastpenningarna vore en kvarleva från numera icke erkända skatteprinciper. De utgjorde en beskattning icke på inkomsten genom fartygets användande utan på själva fartyget, så mycket oegentligare som

andra transportmedel icke beskattades. De vore icke såsom övriga sjöfartsumgälder avsedda för något visst sjöfartsändamål eller utgjorde vederlag för någon viss prestation, utan inginge direkt till statskassan, och avgiften bleve sålunda en separatskatt på en viss näring. En sådan skatt måste betraktas såsom föråldrad och ej baserad på rättvis grund.

I regel komme denna avgift att ytterst drabba den fraktade varan, då den, i den mån detta vore möjligt med hänsyn till läget på fraktmarknaden, inginge som en konstant faktor i redarnas fraktkalkyler och sålunda verkade på varuutbytet som en extra beskattning.

Avgiften ägde en viss likhet med grundskatterna, och när dessa avskrivits till fullo, borde man också avskriva lastpenningarna.

Härtill komme, att järnvägarna, som genom ångfärjeförbindelser och gynnsamma trafikavtal blivit sjöfarten en mäktig konkurrent, icke erlade någon motsvarande skatt för trafikmedlen.

Slutligen hade genom frihamnsinstitutionens införande i vårt land tillkommit ett nytt och tungt vägande skäl för lastpenningarnas avskaffande, nämligen att avgiften ifråga tydligen måste försvåra de svenska frihamnarnas utnyttjande för transitering av varor mellan främmande länder.

Sedan de sakkunniga härefter framhållit, att det huvudsakliga skälet för att yrkandena om lastpenningarnas borttagande hittills blivit avvisade varit, att statsverket icke borde frånhända sig en förefintlig inkomstkälla, till vilken utländska redare bidroge med en väsentlig andel, anföra de sakkunniga för egen del:

»Att lastpenningar och transitohandel äro oförenliga begrepp har också redan vunnit erkännande i de nuvarande bestämmelserna om lastpenningar, varigenom befrielse medges bland annat för fartyg, som endast avlastar gods i annat fartyg för export.

Härtill torde slutligen få erinras om sjöfartsnäringsens nuvarande prekära läge, vilket gör en särbeskattning av denna art ännu mindre berättigad än förr. Det ligger nu mer än någonsin synnerlig vikt uppå att Sveriges sjöfart beredes sådana lättnader, att därigenom icke blott landets sjöfart, utan även övriga näringar befrämjas. Lastpenningarna i och för sig drabba särskilgen fartygen icke särskilt hårt, men sammanlagt med övriga statliga skeppsumgälder bliva de för fartygen en nog så avsevärd börda, och under den ekonomiska kris, vi nu genomgå, måste man räkna med varje faktor, och relativt små differenser kunna bliva avgörande vid frågan, om en skeppning skall ske över Sverige eller icke.»

Med åberopande av det sist anförda och de övriga förut angivna skäl, vilka förebragts till stöd för yrkandena om lastpenningarnas slopande, föreslå de sakkunniga, såsom redan nämnts, att ifrågavarande avgift måtte definitivt avskaffas för hela riket.

Beträffande fyr- och båkavgiften erinra de sakkunniga till en början, att frågan om lättnader däri vid flera tillfällen alltsedan mitten av 1800-talet förts fram av sjöfartens och handelns män. Efter en kort redogörelse för vad under de sista 20 åren härutinnan förekommit yttra de sakkunniga vidare:

»Även om man kanske får räkna med att den största delen av transitotrafiken uppbäres av fartyg till eller från transoceaniska hamnar, hamnar vid Medelhavet och Svarta havet, kommer sannolikt en nog så avsevärd del transitogods att tillföras frihamnarna från och utskeppas från dessa till mera närbelägna europeiska hamnar. Fartyg, som gå i denna senare trafik, åtnjuta emellertid redan nu i förhållande till den långgående viss nedsättning i fyr- och båkavgiften genom bestämmelsen i lotsstadgan § 44, enligt vilken, sedan fyr- och båkavgift under ett kalenderår erlagts för ångfartyg 8 gånger och för segelfartyg 4 gånger, fartyget under året är från vidare erläggande av fyr- och båkavgift befriat. Bestämmelsen tillkom år 1894, då den svenska sjöfarten så gott som uteslutande sträckte sig till endast Östersjön och Nordsjön. Importen av varor från transoceaniska och andra mera avlägsna länder förmedlades då huvudsakligen öfver Hamburg, Antwerpen och andra närbelägna utländska hamnar medelst mellan dessa och Sverige gående fartyg, som utan svårighet kunde fullborda ett avsevärt antal resor om året, och innebar bestämmelsen sålunda för dessa en ganska betydande lindring.

Handelsflottans sammansättning var vid denna tid också en helt annan än för närvarande. Av den utredning, som åtföljde förslaget till 1894 års bestämmelser, framgår, att svenska handelsflottan det år utredningen avsåg (1888) hade endast 7 ångfartyg och 12 segelfartyg större än 1,000 nettoton, och tillsammans mätte dessa 19 fartyg endast 21,955 ton.

För att bland annat utröna, hur stor nedsättningen i fyr- och båkavgiften genom nu ifrågakvarande bestämmelse blir för den trafik, som kunnat tillgodogöra sig de med bestämmelsen avsedda lättnaderna, hava de sakkunniga låtit sammanställa härvid fogade statistiska tabell (Bil. B)¹ öfver den direkta sjöfarten mellan Sverige och utrikes orter under år 1913 samt öfver de under samma år erlagda fyr- och båkavgifter, och hava de sakkunniga därvid förutsatt, att den trafik, som kunnat tillgodogöra sig de ifrågakvarande lättnaderna, varit all sådan innanför en linje Islands västkust—Kap Finisterre.

Enligt denna tabell utgjorde de i den direkta sjöfarten mellan Sverige och utrikes orter under år 1913 sysselsatta ankommande och avgående fartyg tillhopa 27,528,638 nettoton, varav icke mindre än 7,197,649 nettoton redovisats av de till riket ingående trenne ångfärjelinjerna. Om ångfärjorna frändragas, reduceras således summan nettoton av ankomna och avgående fartyg till 20,330,989. För denna trafik erlades under året tillhopa kronor 2,362,167: 23 i fyr- och båkavgift.

Under samma år utgjorde sjöfarten på hamnar, belägna bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, med undantag av Spaniens kust vid Atlanten sammanlagt 915,900 nettoton till Sverige ankomna och därifrån avgångna fartyg, motsvarande 3,33 procent av hela utrikes farten på Sverige, respek-

¹ Här ej intagen.

tive 4.5 procent om ångfärjorna icke medräknas. Då fartyg, som användas i trafik på nämnda länder, som nämnts icke kunna under ett år fullgöra så många resor, att de komma i åtnjutande av befrielse från vidare avgifter, har för denna trafik både vid ankommande och avgående erlagts fyr- och båkavgift med 25 öre per ton eller tillhoppa 228,975 kronor. De erlagda avgifterna utgöra 9.00 procent av samtliga fyr- och båkavgifter, och detta ehuru den nämnda långgående sjöfarten icke utgör mer än 4.5 procent av hela den utrikes sjöfarten, sedan ångfärjetrafiken frånräknats.

För sjöfarten på avlägsna länder utgår fyr- och båkavgiften således nästan utan undantag med 25 öre per ton, medan medeltalet för den övriga farten är endast 11 öre per ton eller 8 öre per ton, om ångfärjorna medräknas. Dessa äro dock helt och hållet befriade från avgifter.

Den långgående trafiken drabbas i allmänhet hårdare av fyr- och båkavgiften än annan trafik även på grund därav, att fartyg i långgående trafik vanligtvis äga jämförelsevis stor dräktighet och mera sällan än fartyg i annan trafik lyckas få full last till eller från svensk hamn.

Däriigenom att vid beräkning av avgifterna hänsyn varken tages till lastens storlek eller till de större eller mindre möjligheterna för att fullgöra villkoret för viss befrielse, hava dessa, med den utveckling den svenska sjöfarten numera fått, sålunda kommit att verka som en starkt progressiv extra skatt på stora fartyg och långa router.

Under sådana förhållanden är det tydligt, att, om avgifterna i sin helhet icke kunna omedelbart borttagas, en nog så effektiv lättnad, med vilken man såsom provisorium kunde låta sig nöja, skulle kunna åstadkommas, därest *dels* den långgående sjöfarten bereddtes sådan lättnad, att fyr- och båkavgiften per ton ankommande och avgående icke drabbade fartyg i långgående fart hårdare än fartyg i sådan trafik, där avgiftsbefrielsen efter 8 respektive 4 gånger erlagda avgifter har någon betydelse, *dels ock* de större fartygen, oavsett i vilken fart de gå, bereddtes viss nedsättning i avgiftens belopp.»

De sakkunniga upptaga härefter till granskning *dels* ett av 1898 års handels- och sjöfartskommitté väckt förslag, åsyftande att låta den omfattning, vari fartyg i regelbunden trafik å vissa avlägset belägna hamnar i svensk hamn lossade eller lastade, bestämma den bråkdel av fartygets dräktighet, för vilken avgift skulle vid anlöpande av svensk hamn erläggas, *dels ock* det förut omnämnda, av Stockholms hamnstyrelse framställda förslaget om indelning av trafikområdet för den utrikes sjöfarten i tre zoner, varvid antalet gånger, som fyr- och båkavgift skulle betalas under kalenderåret, innan befrielse inträdde, skulle bestämmas efter den zon, varifrån fartyget komme.

Om det förra förslaget yttra de sakkunniga:

»Om man, såsom handels- och sjöfartskommittén föreslår, begränsar tillämpningsområdet för detta system till att omfatta endast regelbunden trafik i långgående fart, skulle detta, med den utveckling vår transocean trafik numera nått, hava till följd, att de avsedda lättnaderna icke skulle komma den samma i tillräcklig grad tillgodo. Större delen av våra fartyg, vilka gå i trans-

ocean fart, kan nämligen på hemresa icke alltid erhålla full returlast till Sverige, utan måste ofta söka sig hem i växlande triangelfart. Fartygen hemkomma då på helt andra linjer än de utgått, och dessa resor kunna näppeligen betecknas såsom regelbunden fart. Den lättnad, man genom detta system avsåge att bereda, skulle sålunda i många fall för den svenska sjöfarten bliva fullständigt illusorisk, därför att fartygen icke kunna bindas vid en bestämd linje.

Skulle man å andra sidan utsträcka medgivandet att erlægga fyr- och båkavgifter i förhållande till den lossade och lastade godsmängden även till annan än regelbunden fart, synes det ur såväl principiell som kontrollsynpunkt vara omöjligt att göra någon skillnad mellan den långgående trafiken och sjöfarten på närbelägna länder. För den senares vidkommande skulle beräkningssättet bliva mindre fördelaktigt än det nuvarande, enligt vilket fartygen äro befriade från vidare avgifter, sedan sådana erlagts visst antal gånger. Vidare skulle det för bestämmande av de grunder, efter vilka omräkning av de lossade och lastade godskvantiteterna till registerton skulle ske, liksom för en eventuell kombinerings av båda systemen — full befrielse efter visst antal gånger och avgiftens beräkning i förhållande till den lossade eller lastade godsmängden — erfordras en synnerligen ingående utredning, vilken de sakkunniga icke kunnat medhinna på den korta tid, som stått till förfogande för avgivande av förslag till provisoriska åtgärder.

Någon nedsättning motsvarande den för närtrafiken gällande synes således åtminstone för närvarande icke kunna vinnas på denna väg.»

Beräknande det senare förslaget anföra de sakkunniga:

»Fördelarna med detta förslag äro att det utgör en konsekvent påbyggnad på nu gällande bestämmelser. Då ett fartyg i trafik på tredje zonen beräknas kunna göra två dubbelresor och i andra zonen fyra dubbelresor under samma kalenderår, bleve således nedsättningen i bägge fallen 50 procent, och den långgående trafiken, som, enligt vad statistiken utvisar, nu betalar något mer än dubbelt så stor avgift per ton som annan utrikes trafik, skulle således därigenom bliva i det närmaste likställd med denna. Emellertid skulle vissa svårigheter uppstå vid tillämpningen av detta system. Så länge fartygen på hem- och utresa hålla sig inom samma zon är det ingen svårighet att bestämma avgifterna. Men om lossning eller lastning sker i flera zoner, kunna olika meningar uppstå, hur resan skall beräknas vid bestämmande av avgiftsbefrielsen. Om ett fartyg på resa exempelvis Buenos Ayres—Mexikanska viken—England återkommer till Sverige med last, som intagits i Amerika eller England, skulle det bliva svårt att avgöra, vilken zonberäkning som skall tillämpas. Om avgifterna för en dylik resa beräknades för tredje zonen, skulle fartyget på sådant sätt komma i åtnjutande av befrielse efter endast en dubbelresa, ehuru det på hemresan verkställt varutransport från endera av de zoner, för vilka avgiftsbefrielse skulle inträda först efter 2 respektive 4 dubbelresor. På samma sätt skulle ett fartyg, som utgått från Sverige till hamn i tredje zonen, men återvänder med last till närbelägen utländsk hamn och där slutlossar samt intager ny last till Sverige, ändock få tillgodoräkna sig fyra resor, när fartyget under samma år återkommer till svenska hamnar. Vid utgående i barlast bleve dessutom kontrollen försvårad, om ej omöjliggjord. Med detta system bleve det i varje fall omöjligt för redaren att på förhand beräkna kost-

naden, vilket givetvis är förutsättning för att avgiftsbefrielsen skall kunna inverka på redarnas fraktkalkyler och därmed indirekt gynna trafiken på de svenska hamnarna.»

Härefter övergå de sakkunniga till en redogörelse för sitt eget förslag till åvägabringande av åsyftade lättnader i fyr- och båkavgiften, vilket förslag i huvudsak innebär 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 ankommande 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) omnämnda 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.

Beträffande *under a) angivna lättnad* anföra de sakkunniga följande:

»Samma syfte, som avsetts med indelningen i tre zoner, torde enligt de sakkunnigas åsikt kunna vinnas, om trafiken skulle uppdelas i endast tvenne zoner och nedsättningen för ytterzonen beräknas icke efter antal fullgjorda resor, utan i stället genom borttagande av den fyr- och båkavgift, som skall erläggas, antingen vid ankommandet eller avgäendet från svensk tullhamn. För fartyg, som användes uteslutande i sådan fjärrtrafik, skulle avgifterna även i detta fall för det enskilda fartyget minskas med 50 procent, och detta förslag innebär sålunda samma lättnad, som avsetts med den förut nämnda zonindelningen, men i tillämpningen skulle förslaget icke möta samma svårigheter vid avgörandet av vilken zon, man skulle räkna med. I detta fall skulle redaren också på förhand veta, vilka avgifter han har att taga med i beräkning.

Med hänsyn till det syfte, man vill uppnå genom avgiftslindringen, synes det vara likgiltigt antingen fyr- och båkavgiften för ankommande eller avgående borttages. I båda fallen utgör den kvarstående avgiften en engångskostnad för fartygets besök i svensk tullhamn, och det är ingen anledning antaga annat, än att lättnaden skulle inverka reglerande på frakterna icke endast till, utan även från Sverige. Om den utgående avgiften borttoges, skulle det emellertid vara omöjligt att utöva kontroll över fartyg, som utginge i barlast.

Borttoges den ingående avgiften, skulle sammanlagda avgiften för hela farten icke minskas med hälften, enär, enligt vad statistiken utvisar, antalet i denna fart inkommande fartyg vanligen betydligt understiger antalet utgående. För år 1913 var antalet i denna fart inkommande fartyg 200 och antalet utgående 340.

Till förhindrande av obehörigt utnyttjande av avgiftslindringen torde det villkoret böra uppställas, att fartyget skall till svensk hamn medföra last, som i fartyget intagits i hamn, belägen i yttre zonen. Utan ett dylikt förbehåll skulle nämligen vilket fartyg som helst i här ifrågavarande fart efter slutlossning i närbelägen utländsk hamn kunna fortsätta till Sverige för lastning utan att behöva erlägga fyr- och båkavgift vid inkommandet. Det torde även vara nödvändigt att för den last, som fartyget skall medföra till svensk hamn, fastställa viss minimikvantitet, och hava de sakkunniga i sådant avseende ansett lämpligt, att såsom villkor för avgiftsbefrielsen uppställas fordran på att fartygets last från den inom den avsedda zonen belägna hamnen uppgår till minst $\frac{1}{10}$ -del av fartygets avgiftspliktiga dräktighet. Denna kvantitet är nämligen i fråga om lastpenningarna avgörande för huruvida fartyget skall anses medföra last eller gå i barlast. Den medförda lasten är även avsedd att utgöra kontroll över att fartyget verkligen kommer från sådana hamnar, ifråga om vilka det avses att genom avgiftsbefrielsen underlätta trafiken med Sverige, varjämte med detta villkor avsetts att gynna direkt transport till svenska hamnar av sådana varor, som eljest med främmande linjer skulle föras till de stora europeiska skeppningscentra och där omlastas till Sverige.

Ett annat villkor, som enligt de sakkunnigas åsikt lämpligen borde uppställas med hänsyn till önskvärldheten av att förebygga konkurrens med trafiken på inom den inre zonen belägna hamnar, är, att fartyget för att komma i åtnjutande av avgiftsbefrielsen icke i svensk hamn får lossa gods intaget inom nämnda zon.

Den nu ifrågasatta befrielsen anse de sakkunniga böra medgivas alla fartyg, som under förenämnda villkor ankomma från hamnar belägna bortom linjen Islands västkust—Kap Finisterre, således utom den utomeuropeiska, svartahavs- och medelhavstrafiken även fartyg från portugisiska hamnar och spanska hamnar söder om Portugal. Anledningen till att de sistnämnda hamnarna medtagits, ehuru avståndet till dem icke är större än att fartyg i trafik på dem torde medhinna flera än de för avgiftsbefrielse nu stipulerade fyra respektive två resorna fram och åter, är, att trafiken på dessa hamnar i allmänhet uppehålls med fartyg, som samtidigt gå i medelhavstrafik, och för dessa fartyg kan någon nedsättning enligt de gällande bestämmelserna icke komma i fråga på grund av resornas längd.»

Vidkommande *befrielsen för de s. k. avstickareresorna* antöra de sakkunniga:

»Med Sveriges inträde bland de nationer, som bedriva sjöfart på avlägsna länder, har ett annat icke förutsett förhållande uppkommit, varigenom avgiftsbestämmelserna för de långgående fartygen skärpts utöver vad som torde varit lagstiftarens mening. På grund av fartygens storlek är det nämligen ofta, som redan förut nämnts, omöjligt för dem att få full hemlast till eller utlast från Sverige, och fartygen måste då medtaga gods till utländska närliggande hamnar eller uppsöka sådana för komplettering av last för den utgående resan. I de fall, då dessa hamnar äro belägna så, att fartygen före lossning eller efter lastning i sådan hamn måste avlämna eller avhämta gods i svenska hamnar, få fartygen för varje sådan avstickare till utländsk hamn

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 159 häft. (Nr 188.) 4

ävensom vid förnyat inkommande till svensk hamn erlægga avgifter varje gång för hela sitt tonnage. Det har sålunda för de sakkunniga anförts exempel på att ett rederiaktiebolaget Nordstjernen tillhörigt fartyg, som från transocean hamn inklarerat i Göteborg, avgått till Aarhus, Malmö och Stockholm för att efter lastning i Helsingfors och lastkomplettering i Göteborg ånyo utgå till transocean hamn, fått för denna rundresa erlægga fyr- och båkavgift icke mindre än 6 gånger. Å andra sidan har uppgivits, att rederierna ofta måste avstå från möjligheten att erhålla lastkomplettering i eller till utländska östersjöhamnar, då avgifterna för avgående från och återkomst till svensk hamn skulle hava ökat omkostnaderna så betydligt, att denna merutgift icke skulle kunnat täckas med den eventuella fraktvinsten. Med hänsyn till vår transocean handelflottas konkurrensförmåga skulle det givetvis vara en fördel, om densamma utan hinder från statens sida kunde begagna sig av vilken östersjöhamn som helst för lossning och lastning, och anse de sakkunniga, att för uppnående av detta syfte fartyg på sådana rundresa icke bör drabbas av högre fyr- och båkavgift, än om lossningen och lastningen verkställdes uteslutande i svenska hamnar. Bestämmelserna härom torde böra så avfattas, att fartyg i långgående trafik utan erläggande av nya fyr- och båkavgifter kunna i vilken ordning som helst uppsöka vilken hamn som helst innanför en linje Skagen—Lindesnäs.

Till förhindrande av obehörigt utnyttjande av den avgiftsbefrielse, som sålunda i dessa fall måste medgivas vid det förnyade anlöpanDET av svensk hamn, torde emellertid såsom villkor böra uppställas att fartygen på sådana avstickareresor icke verkställa varutransport mellan Sverige och innanför linjen Skagen—Lindesnäs belägen ort, utan i svenska hamnar lasta eller lossa endast gods avsett för eller intaget i avlägset belägen hamn. Vidare torde någon avgiftsbefrielse icke böra medgivas, förrän fartyget vid utklarering från svensk hamn en gång betalat fyr- och båkavgift. Då fartyget sedan efter slutlossning eller slutlastning i Sverige avgår till utländsk hamn, torde, då ju fartyget redan en gång erlagt fyr- och båkavgift för utgående, dylik avgift ej böra erläggas. Den tidigare uttagna avgiften utgör nämligen så att säga en förskottsbetalning för den definitiva avresan från Sverige. Den är en säkerhetsåtgärd för att fartyget icke skall kunna undandraga sig avgiften helt och hållet.»

Vad slutligen beträffar den föreslagna *nedsättningen i fyr- och båkavgiften för fartyg med en nettodräktighet av över 1,200 ton* yttra de sakkunniga:

»Även om de här ovan förordade lättnaderna genomfördes för den långgående trafiken, komme emellertid densamma ändock att i de flesta fall drabbas av proportionsvis högre fyr- och båkavgift än farten på närbelägna länder.

För beräkning av fyr- och båkavgifterna lägges, som förut nämnts, för närvarande utan vidare fartygens hela tonnage till grund. Nyttan av fyr- och båkväsendet för de stora fartygen, vilka för övrigt minst begagna sig av de svenska farlederna, kan emellertid icke sägas stå i direkt förhållande till tontalet. Ifråga om lotsavgifterna har också den principen godtagits, att för ett större fartyg visserligen skall betalas högre lotsavgift än för ett mindre,

men avgiftens storlek i det ena och det andra fallet står icke i samma förhållande till de respektive fartygens tontal. Det har syntes de sakkunniga rimligt, att det även beträffande fyr- och båkavgiften tillämpas ett liknande system, och borde detta utsträckas till att gälla all fart och icke blott den långgående. Därigenom skulle man vinna, att, på samma gång som man beredde en ytterligare lindring för den långgående trafiken för att göra den mera jämställd med den trafik, som kan tillgodogöra sig bestämmelsen om befrielse efter 8 respektive 4 gånger erlagd avgift, skulle man lätta på avgiftsbördan för i övrig trafik gående större fartyg. Detta är enligt de sakkunnigas mening i hög grad ett frihamnsintresse, då frihamnarna i mycket stor utsträckning besökas just av våra största fartyg. Det kunde då tänkas, att man fastställde en övre gräns för det tontal, som skulle utgöra beräkningsgrund för avgiften. Att rättvist och lämpligt avväga en sådan begränsning är emellertid synnerligen vanskligt med hänsyn därtill, att verkningarna av en dylik bestämmelse icke kunna med säkerhet bedömas med ledning av befintliga statistiska tabeller över sjöfarten. De sakkunniga hava därför avstått från att föreslå en maximigräns för det tontal, efter vilket fyr- och båkavgiften borde beräknas, utan förorda i stället en annan form för åstadkommande av en mera rättvis beräkningsgrund för bestämmande av avgifterna för de större fartygen, varigenom bestämmelsen visserligen skulle få stor betydelse för de enskilda fartygen men bliva utan nämnvärd inverkan på statens samlade inkomst av fyr- och båkavgifter. Till beredande av sådan utjämning för det stora tonnaget hava de sakkunniga tänkt sig, att den nuvarande avgiften skulle begränsas till att utgå endast till och med ett visst tontal, motsvarande tontalet hos de minsta fartyg, vilka företrädesvis användas i långgående fart, och att för överskjutande tontal skulle fastställas en lägre avgift. Gränsen torde i överensstämmelse härmed böra sättas vid 1,200 nettoton. För fartyg om högst 1,200 ton skulle sålunda avgiften per ton för fartygets hela avgiftspliktiga dräktighet utgå med 25 öre. För fartyg, vars dräktighet överstege 1,200 ton, skulle däremot beräknas 25 öre per ton för 1,200 ton och för varje ton därutöver av fartygets avgiftspliktiga dräktighet endast 10 öre.»

Vid de sakkunnigas utlåtande finnes fogat ett förslag till författningsbestämmelser, upptagande de av de sakkunniga förordade lättnaderna i fyr- och båkavgiften. Förslaget är av följande lydelse:

Härigenom förordnas att §§ 44 och 49 i förordningen den 15 februari 1881 angående lotsverket, sådana dessa paragrafer lyda enligt kungörelserna den 10 februari 1911 och den 17 november 1882, skola erhålla följande ändrade lydelse:

§ 44.

För varje fartyg, vilket ankommer från eller avgår till utrikes ort direkt eller med anlöpande av svensk frihamn, skall, med de i § 49 stadgade undantag, erläggas fyr- och båkavgift, som för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet enligt mätbrev skall utgå med 25 öre för högst 1,200 ton och med 10 öre för varje ton därutöver, dock med iakttagande, att därest under ett

kalenderår fyr- och båkavgift erlagts för ångfartyg 8 gånger eller för segelfartyg 4 gånger, fartyget är från vidare erläggande av fyr- och båkavgift under året befriat.

I avseende — — — ångfartyg.

§ 49.

Från fyr- och båkavgift befrias vid inkommande och avgående:

a) fartyg, — — — örlogsflotta;

b) fartyg, — — — tons;

c) svenskt — — — användes;

d) fartyg, — — — behov;

e) fartyg, — — — Mälaren;

f) fartyg, vilket med iakttagande av de i § 44 för erläggande av fyr- och båkavgift givna föreskrifter utklarerats och med last från eller med slutlig destination till ort, belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, avgått till utrikes innanför en linje Skagen—Lindesnäs belägen ort, vid därefter uteslutande inom sist angivna sjöfartsområde företagna resor till eller från svensk hamn som ock vid slutlig avgång jämväl till ort, belägen bortom nämnda linje, dock under villkor, att i svensk hamn icke lossas eller intages annan last än sådan, som medförts från eller är bestämd att av fartyget medföras till utländsk ort, belägen bortom förstnämnda linje;

g) fartyg vid anlöpande av endast frihamn;

vid ankommande:

fartyg, som ankommer från hamn, i sjöfartshänsende belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, direkt eller med anlöpande av mellanliggande hamnar, dock under villkor att fartyget för lossning i svensk hamn medför endast last, som i fartyget intagits i hamn, belägen bortom ovannämnda linje, och icke understiger $\frac{1}{10}$ av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, skolande vid beräkning härav en ton anses motsvara för varor, som i fartygets skeppshandlingar äro upptagna i volym, 2.⁵³ kubikmeter och för varor, som äro upptagna i vikt 1,360 kilogram.

I avseende — — — stadgat.

Med samtliga sålunda av de sakkunniga föreslagna lättnader i fyr- och båkavgiften skulle, enligt av de sakkunniga verkställda beräkningar, den långgående trafiken icke bliva i fråga om denna avgift nämnvärt tyngre belastad än den sjöfart, som åtnjuter lättnader enligt nuvarande bestämmelser.

Den minskning i uppbörden av fyr- och båkavgifter, som skulle bliva följden av ett realiserande av de sakkunnigas förslag, beräkna de sakkunniga med ledning av 1913 års sjöfart till i uppåt avrundat tal högst omkring 200,000 kronor på en total uppbörd av ungefär 2,362,000 kronor. Häruti ingår emellertid icke den minskning, som skulle föranledas dels av förslaget om fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöper endast frihamn, dels ock av förslaget om befrielse från avgift vid de

s. k. avstickareresorna, i vilka båda hänseenden beräkningar icke kunnat verkställas. Den av sistberörda tvenne förslag föranledda minskningen i uppbörden har emellertid antagits komma att stanna vid jämförelsevis obetydliga belopp.

Kommerskollegium har, såsom förut nämnts, med eget utlåtande den 14 februari 1922 överlämnat de sakkunnigas yttrande, och har kollegium därvid som sin åsikt uttalat, att de sakkunnigas förslag till avgiftslättnader i det stora hela vore väl ägnat att läggas till grund för den allenast provisoriska och mera experimentella reglering av sjöfartsavgifterna med hänsyn till frihamnstrafiken, varom nu närmast vore fråga. Dock ansåge kollegium fog föreligga för betänkligheter, förutom beträffande vissa detaljer i förslaget, mot den punkt däri, som avsåge fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, anlöpande enbart frihamn. I sistnämnda hänseende anför kollegium:

Kommerskollegii utlåtande över sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag.

»Till en början har den förebragta utredningen icke kunnat övertyga kollegium om att denna fullständiga avgiftsbefrielse är till fullo motiverad med hänsyn till det syfte, avgiftslättnaderna avsågos skola tillgodose. Såvitt av nämnda utredning kan bedömas, synes nämligen den reguljära såväl närsom fjärrtrafiken bliva genom de i övrigt föreslagna lättnaderna, vilka även skulle tillgodokomma enahanda trafik å tullhamnarna, gynnad i den utsträckning, vartill de ur farhågorna för konkurrensen med utländska närgränsande frihamnar härledda kraven på avgiftslättnader skäligen kunna föranleda.

Fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöper enbart frihamn.

Endast beträffande trampfarten synes kollegium fråga kunna uppstå, huruvida de i övrigt föreslagna lättnaderna äro i ifrågavarande hänseende alldeles tillfyllest. Givetvis föreligger visserligen å ena sidan ett uppenbart intresse av att i största möjliga grad leda jämväl denna trafik till svenska hamnar, i synnerhet i den mån densamma kan väntas komma att innefatta verklig transitotrafik, men komma otvivelaktigt å andra sidan avgiftslättnader för fartyg i nu åsyftad fart i särskilt framträdande grad utländsk rederirörelse tillgodo. Detta framstår såsom så mycket betänkligare, som, enligt vad tillgänglig statistik giver vid handen, utländsk rederirörelses inflytande på vårt transportbehovs tillgodoseende alltmer tilltagit och detta därhän, att under år 1921 transporten sjöledes till och från Sverige endast till omkring 38 procent ombesörjts av svenskt tonnage och återstoden av utländskt sådant, under det att år 1913 endast omkring hälften av dylik transport ombesörjdes av sistnämnda slag av tonnage. Härtill kommer, förutom att de föreslagna lättnaderna dock i själva verket jämväl för trampfarten synas kunna få beaktansvärd innebörd, att statsmakternas strävanden av naturliga skäl hittills i regel gått ut på att i största möjliga utsträckning gynna den reguljära och särskilt den reguljära, långgående trafiken. Att avvika härifrån i det nu föreliggande fallet synes kollegium icke av förhållandena påkallat och i varje fall icke för närvarande tillrådligt.

Utom att sålunda tillräckliga skäl icke synas föreligga, som tala för en

fullständig avgiftsbefrielse för den endast frihamnarna berörande trafiken, synas kollegium starka betänkligheter mot dylik avgiftsbefrielse kunna göras gällande därutinnan, att det ensidiga gynnandet av frihamn kunde komma att medföra menliga konsekvenser för vederbörande tullhamn och särskilt för angränsande tullhamnar. Fara föreligger, att på grund härav en måhända i sig själv onaturlig förskjutning av trafiken från tullhamn till frihamn kommer att uppstå.

En sådan förskjutning skulle kunna medföra vittgående ekonomiska konsekvenser för vederbörande samhälle såsom ägare av tullhamnen. Sålunda kan i första hand hamninrättningen löpa fara att få vidkännas en så stor minskning av sina hamnavgifter, att samhället ställes inför nödvändigheten att tillskjuta skattemedel för hamnens drift och underhåll. En eventuell trafikminskning är givetvis liktydig med nedgång i sjöfarten. Denna kan befaras ock öva en ogynnsam återverkan på samhällets handel och industri samt därigenom medföra en rubbning av grundvalarna för samhällets ekonomiska liv. Kollegium anser icke tillrädligt, att staten driver en avgiftspolitik, som tilläventyrs skulle kunna medföra sådana icke fullt överskådliga konsekvenser. De betänkligheter, vilka kollegium i nu ifrågavarande avseende hyser, synas kollegium vinna stöd av den utredning, som av de sakkunniga införskaffats.

Kollegium vill i detta samband ej underlåta att framhålla de synnerligen stora ekonomiska uppoffringar, som åtskilliga av våra stadskommuner gjort för försättande av sina hamnanläggningar i tidsenligt skick. Flera av dem befinna sig för närvarande på grund av depressionen i svårt ekonomiskt betryck.

Betraktar man frågan om *fullständig* avgiftsbefrielse för frihamnarna i belysning av särskilt tullhamnarnas intressen, synes befogenheten av kravet därå icke, åtminstone för närvarande, stödjas av tillräckligt bärande sakliga skäl. Kollegium finner nämligen, sett från nämnda synpunkt, med starkt fog kunna hävdas den uppfattning, att frihamnarna rättvisligen böra och även kunna utan olägenhet för tullhamnarna tillerkännas en särställning i avgiftshänseende framför sistnämnda hamnar endast i den mån frihamnsrörelsen är ägnad framkalla en ny trafik, vilken eljest skulle hava uteblivit. Härmed avses i främsta rummet transitotrafiken och även i viss mån den magasinering och förädling av tullpliktigt gods för reexport, som möjliggöres genom frihamnarna. I den mån frihamnstrafiken avser godsbefordran till tullinlandet, synas däremot skäl knappast finnas att medgiva någon särställning för frihamnarna i nämnda hänseende, utan torde i fråga om sådan trafik böra råda full likställighet. Det förefaller helt oförenligt med dessa utgångspunkter, om frihamnstrafiken skulle åtnjuta ifrågasatt fullständig avgiftsbefrielse även i sådana fall, då den förmedlade trafiken blott till en ringa bräddel avsåge sådan transitering eller reexport, medan den övriga vida större delen av varuförseln hade huvudsakligen samma karaktär som den allmänna tullhamnstrafiken. Tydligen skulle tullhamnarna genom ett sådant förfarande kunna lida allvarligt avbräck. Möjligheten till differentiering och ernående av större rättvisa vid utmätande av avgiftsplikt vid olika slags trafik synes vanskelig nog, men skulle synbarligen kunna väsentligen underlättas genom ett system med antingen avgifternas beräkning efter lossat och lastat tonnage eller varuavgifter. Denna fråga är emellertid av alltför omfattande art för att

kunna i detta sammanhang bliva föremål för närmare prövning, men torde komma under öfvervägande vid det fortsatta utredningsarbetet.

På grund av vad sålunda anförts och med hänsyn ytterligare till svårigheten öfverhuvud taget av att i allo överblicka konsekvenserna av olika åtgärder på det föreliggande området, finner sig kollegium åtminstone icke för närvarande kunna förorda de sakkunnigas förslag, i vad det avser att genomföra fullständig avgiftsbefrielse för trafik, som enbart berör frihamn. Det synes kollegium vara tillrådligt att på förevarande område gå fram med den största varsamhet och endast i den mån konsekvenserna av en viss åtgärd kunna åtminstone någorlunda säkert skönjas vidtagna anstalter för åtgärdens realiserande. Eljest kan den risk lätteligen uppstå, att, även om konkurrensfaran från utlandet för svensk frihamn bleve borteliminerad, detta skedde med uppföring av tullhamnsintresset. Kollegium biträder förty i huvudsak på förevarande punkt reservantens förslag.»

Beträffande frågan om lastpenningarnas avskaffande ansluter sig kollegium till de sakkunnigas förslag.

Lastpenningarnas avskaffande.

För den händelse emellertid Kungl. Maj:tt icke skulle anse, att lastpenningavgiftens totala avskaffande nu borde ifrågakomma, har kollegium, efter samråd med de sakkunniga, framkommit med ett alternativt förslag, som avser åvägbringande av vissa lättnader i denna avgift. Detta alternativa förslag innefattar befrielse från lastpenningars erläggande, förutom i de fall, som avses i nu gällande bestämmelser, för

Lättnader lastpenningarna.

fartyg, som under samma kalenderår erlagt lastpenningar, maskindrivet fartyg eller lastpråm sex gånger och segelfartyg fyra gånger; fartyg för den del av dess avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1,500 ton;

fartyg direkt ankommande från eller med slutlig destination till ort, belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, vid under fortsatt resa förnyat inkommande från utrikes, innanför en linje Skagen—Lindesnäs samt östra mynningen av Kielkanalen belägen ort, dock under villkor att i svensk hamn icke lossas eller intages annan last än sådan, som medförts från eller är bestämd att av fartyget medföras till utländsk ort, belägen bortom förstnämnda linje; samt

fartyg, som anlöper enbart frihamn.

Kollegii förevarande alternativa förslag ansluter sig, som synes, i viss mån till de av de sakkunniga föreslagna lättnaderna i fyr- och båkavgiften.

Då den föreslagna avgiftsbefrielsen skulle inträda först efter avgiftens erläggande 6 respektive 4 gånger, anser kollegium den mot lastpenningarnas borttagande företrädesvis gjorda invärdningen, att det vore olämpligt att avskaffa en avgift, vartill främmande fartyg i väsentlig grad bidroge, icke med samma fog kunna framställas mot kollegii förslag.

Beträffande den av kollegium ifrågasatta befrielsen från lastpenningar i frihamn anför kollegium:

»Kollegium har här ovan på anförda skäl förklarat sig icke kunna tillstyrka ifrågasatt fullständig befrielse från samtliga allmänna sjöfartsavgifter, varom här är fråga, för trafik, som berör endast frihamn. Att kollegium detta oaktat funnit sig böra i det framförda alternativa förslaget i fråga om lastpenningarna föreslå fullständig befrielse från lastpenningarna för dylik trafik har sin grund, bland annat, däri, att de betänkligheter, som göra sig gällande mot en befrielse från samtliga nyssnämnda avgifter, icke göra sig med samma styrka gällande beträffande enbart nu ifrågavarande, relativt mindre avgift, som dessutom ej utgår för något visst ändamål. Därtill kommer, att det synes böra anses i viss mån rättvist, att frihamnarna i förhållande till tullhamnarna beredes åtminstone något, om ock endast mindre vederlag för den ökning av trafiken på Sverige, som, utan att innebära någon konkurrens med tullhamnarna, uppammas genom frihamnens speciella egenskap att underlätta viss trafik. Det kan visserligen ej låta sig göra att på förhand verkställa någon som helst beräkning av den trafik för transitering och reexport, som kan förväntas uppstå tack vare frihamnarna, utan att kollidera med tullhamnarnas intressen, men har kollegium dock med sitt förslag om fullständig befrielse för frihamnarna från lastpenningarna trott sig kunna utgå från att den fördel, som härigenom erbjudes, skulle tillsvidare såsom vederlag uppväga den genom frihamnarna framkallade ökningen i trafiken ävensom i sin mån motväga konkurrensen från angränsande länders frihamnar. Därest erfarenheten skulle framdeles ådagalägga behovet och lämpligheten av ytterligare lättnader, torde frågan kunna bli föremål för förnyat övervägande.

Den sammanlagda minskning i lastpenninguppbörden, som kan väntas bli en följd av kollegii alternativa förslag rörande lastpenningarna, har icke kunnat exakt beräknas, men föreställer sig kollegium, att densamma i varje fall icke torde komma att uppgå till större sammanlagt belopp, än som med hänsyn till lastpenninguppbördens i sig själv jämförelsevis ringa summa måste betraktas vara av jämförelsevis mindre betydelse.»

Lättnader i tonavgiften till sjömanshusen.

I fråga om tonavgiften till sjömanshusen har kollegium icke ansett någon särbestämmelse av enahanda innebörd som den, vilken i fråga om frihamnstrafiken innefattas i det ovan angivna, alternativa förslaget rörande lastpenningavgiften, böra ifrågakomma. Tonavgiften syntes nämligen kollegium med hänsyn till sitt relativt ringa belopp vara av mindre betydelse för de frihamnsintressen, som här avsåges skola tillgodoses, medan den däremot för sjömanshusens ekonomi, särskilt med hänsyn till intresset av att kunna behörigen tillgodose sjömanshusens delvis humanitära uppgifter, spelade en jämförelsevis större roll.

Lättnader i fyr- och båkavgiften.

Vad de sakkunnigas förslag rörande lättnader i fyr- och båkavgiften angår, säger sig kollegium finna desamma väl ägnade att under-

lätta 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 torde behöva befaras bliva över hövan stor. Kollegium anser emellertid, att gränsen för den dräktighet, intill vilken fyr- och båkavgiften skall utgå med 25 öre per ton, bör sättas något högre än av de sakkunniga ifrågasatts. Såsom lämplig gräns förordar kollegium 1,500 ton. Gränsvalet bleve, framhåller kollegium, i brist på belysande statistiskt material, i viss mån godtyckligt, men föreställde sig kollegium, att den av kollegium sålunda förordade gränsen i varje fall mer än den av de sakkunniga föreslagna 1,200-tonsgränsen skulle motsvara de syften, som med densamma avsåges skola vinnas.

Beträffande varaktigheten av de av kollegium förordade bestämmelserna föreslår kollegium, att de icke fastställas att omfatta kortare tidsperiod än till den 1 april 1924.

Efter särskilda remisser hava statskontoret den 18 februari 1922 och generaltullstyrelsen den 23 samma februari avgivit utlåtande i ämnet.

Statskontoret har i berörda utlåtande ansett sig böra avråda från att, såsom de sakkunniga föreslagit, för närvarande utan sammanhang med ordnandet av frågan om övriga sjöfartsavgifter helt avskaffa lastpenningarna. En sådan partiell ändring i bestående förhållanden, innan förslaget om ett definitivt ordnande av avgiftsfrågan föreläge, skulle nämligen, ansåge statskontoret, i viss mån innebära ett föregripande av den slutliga lösningen. Härtill komme, att statsmakterna ännu icke fattat ståndpunkt till lotsförfattningskommitterades förslag om avskaffande av lotsplikten och statens övertagande av båthållningen, vilken senare åtgärd i alla händelser skulle åsamka statsverket nya utgifter, som nämnda kommitterade avsett skola motvägas genom bibehållandet av statens inkomst av lastpenningarna. Den statsfinansiella situationen vore även sådan, att varje minskning av statens inkomster måste möta betänkligheter, och i detta fall föreläge dessutom den särskilda anledningen till betänksamhet, att inkomsten till väsentligt mer än hälften härledde sig från utländska fartyg.

Statskontoret.
Lastpenningarnas avskaffande.

Däremot har statskontoret ansett sig icke böra ställa sig avisande mot kommerskollegii förslag om ytterligare befrielse från er-

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 159 häft. (Nr 188.)

5

Lättnader i lastpenningarna och fyr- och båkavgiften.

läggande av lastpenningar i vissa av kollegium angivna fall. Mot kommerskollegii förslag i övrigt om provisoriska, avgiftslättnader för sjöfarten har statskontoret intet att erinra.

Generaltullstyrelsen.
Fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöper enbart frihamn.

I sitt ovanberörda utlåtande av den 23 februari 1922 har generaltullstyrelsen i likhet med kommerskollegium och på av kommerskollegium anförda skäl förklarat sig icke kunna för sin del på den föreliggande utredningen biträda de sakkunnigas förslag ifråga om fullständig avgiftsbefrielse för fartyg vid anlöpande av enbart frihamn.

Vad därefter angår de förslag, som av de sakkunniga och kommerskollegium avgivits beträffande lastpenningarna och fyr- och båkavgiften, har styrelsen, med hänsyn därtill att för ändring i bestämmelserna om lastpenningarna riksdagens medverkan erfordrades och frågan sålunda i avseende å dessa vore av synnerligen brådskande natur, inskränkt sitt yttrande till att avse allenast lastpenningarna samt förklarat sig hava för avsikt att, efter fullbordad granskning av de föreslagna ändringarna i bestämmelserna angående fyr- och båkavgiften, så snart ske kunde, avgiva särskilt utlåtande över förslaget i denna del.

Lastpenningarnas avskaffande.

Styrelsen erinrar då till en början om, att styrelsen redan i sitt förut omnämda utlåtande den 16 december 1919 ifrågasatt lastpenningarnas fullständiga avskaffande, och förklarar sig icke heller nu i och för sig hava något att erinra mot att åtgärder härför vidtagas.

Lättnader i lastpenningarna.

Därefter övergår styrelsen till en granskning av det utav kollegium alternativt framställda förslaget om vissa provisoriska lättnader beträffande lastpenningarna samt anför härutinnan i huvudsak följande.

Vad först anginge de föreslagna lättnaderna efter visst antal resor, hade styrelsen icke något annat att häremot erinra, än att dessa lättnader, med hänsyn till att enligt gällande bestämmelser lastpenningar vid förnyat inkommande i barlast under samma år icke erlades och att utgående lastpenningar erlades endast första resan varje år, icke syntes få någon större praktisk betydelse annat än för trafiken å grannländerna och vissa andra mera närbelägna länder, när i sådan trafik gående fartyg inkomme med last.

Mot förslaget om befrielse från lastpenningar för fartyg för den del av den avgiftspliktiga dräktigheten, som överstege 1,500 ton, hade styrelsen icke något att erinra.

Vad anginge förslaget om befrielse från lastpenningar vid förnyat anlöpande av svensk hamn efter s. k. avstickareresor, vore enligt styrelsens

mening detta spörsmål av mindre betydelse än frågan om befrielse från fyr- och båkavgifter under motsvarande förhållanden. Förslaget torde innebära, att ett fartyg, som anlöpte flera svenska hamnar under samma resa, icke skulle påföras nya umgälder, även om fartyget under resan anlöpte utrikes ort. Redan enligt nu gällande bestämmelser i § 14 tulltaxeförordningen vore, såsom ovan antytts, fartyg i flera fall befriat från lastpenningar vid förnyat inkommande. Fartyg, som efter en dylik avstickareresan anlöpte svensk hamn endast för att lasta eller för slutlossning av last, motsvarande mindre än en tiondedel av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, vore sålunda redan nu befriat från inkommande lastpenningar, om fartyget en gång förut under samma år erlagt inkommande lastpenningar. Vidare torde bestämmelsen, att fartyg, som under resa mellan utrikes orter i svensk hamn lossat eller intagit last, motsvarande högst fjärdedelen av fartygets lastdräktighet, vore befriat från lastpenningar, understundom medföra, att fartyg bleve befriat från lastpenningar vid inkommande efter avstickareresan. Vid utgående resa, varunder fartyget anlöpte utrikes ort, erlades vid förnyad utklarering i svensk hamn icke lastpenningar, med undantag allenast för de fall, att den senare utklareringen ägde rum under nytt kalenderår.

Styrelsen övergår härefter till en närmare granskning av de föreslagna bestämmelserna om befrielse från lastpenningar efter avstickareresan, varvid styrelsen till en början framhåller, att, då lastpenningar och fyr- och båkavgifter utgå efter olika grunder, bestämmelserna om befrielse från lastpenningar icke torde kunna avfattas i överensstämmelse med vad av de sakkunniga föreslagits rörande befrielse från fyr- och båkavgift under motsvarande förhållanden, samt anför vidare:

»Kommerskollegium har ansett den ifrågasatta befrielsen böra gälla allenast fartyg, som direkt inkommer från ort, belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre. Förutom det att för utövande av kontroll härå det torde vara nödvändigt, att tullmyndigheten i den senare svenska anloppshamnen närmare granskar vederbörande fartygs skeppsdagbok, synes det styrelsen, som om de skäl, vilka kunna åberopas för medgivande av befrielse från skeppsumgälder efter avstickareresan till utrikes ort, föreligga jämväl i fråga om fartyg, som gå i närtrafik, vilken trafik ju i vissa avseenden skulle draga nytta av de i övrigt föreslagna avgiftslättnaderna. Under den korta tid, som stått styrelsen till förfogande för avgivande av utlåtande i ämnet, har styrelsen emellertid icke varit i tillfälle att verkställa den undersökning, som erfordrades för att kunna överblicka konsekvenserna av ett medgivande i förevarande avseende jämväl beträffande sistnämnda trafik, varför Styrelsen, då det för närvarande närmast gäller att bereda det större tonnaget lättnader, icke ansett sig böra framställa något förslag i ämnet. Däremot har styrelsen funnit det icke vara rättvist och billigt, att fartyg, som på resa från bortom nämnda linje

belägen ort anlöpt utländsk hamn innanför samma linje, undantages från ifrågavarande förmån. Ett fartyg, som från amerikansk hamn avgår med last till Kristiania, Göteborg, Köpenhamn och Stockholm, skulle enligt kommerskollegii förslag kunna bliva skyldigt att erlägga inkommande lastpenningar i Stockholm endast på grund därav att fartyget i Kristiania lossat en mindre del av sin last, under det att fartyget, om detsamma avgått direkt till Göteborg, skulle befrias från lastpenningar vid inklareringen i Stockholm. Av de föreslagna bestämmelserna framgår icke, åtminstone ej med tydlighet, huruvida kommerskollegium avsett befrielse icke allenast från inkommande lastpenningar utan jämväl från utgående lastpenningar i det undantagsfall, då, såsom ovan nämnts, sådana skola utgå två gånger under samma utgående resa på grund därav, att nytt år börjat under resans fortgång. Då såsom villkor för lättnaden föreslagits, att fartyget icke skall i svensk hamn intaga annan last än sådan, som är bestämd att av fartyget medföras till ort, belägen bortom linjen Islands västkust—Kap Finisterre, vilken omständighet saknar betydelse i fråga om skyldighet att erlägga inkommande lastpenningar, om sådana förut under året erlagts, synes emellertid kommerskollegium hava särskilt beaktat nämnda undantagsfall. Det föreslagna villkoret, att fartyget icke får i svensk hamn lossa eller intaga annan last än sådan, som medföres från, respektive är bestämd till ort, som nyss nämnts, torde också kunna leda till konsekvenser, som icke varit åsyftade. Ett fartyg, som i nu avsedd fart i svensk hamn lossar ett från England medfört kolli eller överskott av därstädes anskaffad proviant, som jämlikt § 8 mom. 1 tullstadgan skall anses såsom last, skulle sålunda enligt de föreslagna bestämmelserna endast på grund därav nödgas erlägga inkommande lastpenningar vid förnyat inkommande efter avstickareresan. Beträffande lossningen i den senare svenska anloppsarten, torde det föreslagna villkoret böra givas en något allmänare avfattning. I detta samband anser styrelsen sig böra framhålla de olägenheter, som kunna uppstå därav, att förevarande bestämmelser, som antagas av riksdagen, innefatta så preciserade förutsättningar och villkor, att syftemålet med bestämmelserna förfelas och möjligheten att i tolkningsväg rätta de inkonsekvenser, som kunna framträda vid tillämpningen, uteslutes. Ett villkor, som däremot läter böra stadgas, för att fartyget vid förnyat inkommande under samma resa för ytterligare lossning skall befrias från inkommande lastpenningar, är det, att vid inkommandet i svensk hamn, som förut under resan anlöpts, lastpenningar skola hava erlagts, något som jämväl torde hava av kommerskollegium avsetts. Lastpenningar erläggas nämligen icke för fartyg, som inkommer till svensk hamn allenast för lastning, om för fartyget förut under året erlagts sådana umgälder. Såsom av de sakkunniga antytts, läter det emellertid i den fart, varom nu närmast är fråga, vara regel, att, innan slutlossning skett, ny last intages, ett förfarande, som enligt § 33 mom. 1 tullstadgan kan äga rum, om fartyget har flera från varandra skilda lastrum. Fartyget utklarerar alltså i sådant fall, innan den inkommande resan avslutats. Därest fartyget anlöpt den första svenska hamnen endast för lastning, skulle fartyget vid förnyat inkommande för lossning av en väsentlig del av lasten, kunna på grund av de föreslagna bestämmelserna bliva befriat från inkommande lastpenningar, något som icke gärna kan vara åsyftat. Vidare torde såsom villkor för be-

frielse vid förnyat utgående under samma resa böra stadgas, att fartyget förut för resan erlagt utgående lastpenningar i den hamn, där utklarering först ägt rum, eller ock med tillämpning av § 14 b) tulltaxeförordningen befriats därifrån. — — — — —

Här ovan har framhållits angelägenheten av att bestämmelser om skeppsumgälder avfattas så, att svårigheter vid tillämpningen i möjligaste mån undvikas, något som jämväl är påkallat av fartygsbefälhavarnas intresse av att särskilt vid utklarering erhålla snabb expedition. Olägenheter vid tillämpningen torde emellertid på grund av den mångfald kombinationer, som förekomma, icke kunna helt undvikas. Ur denna synpunkt anser styrelsen det vara lämpligast, att principen om resas kontinuitet såsom villkor för befrielse från umgälder vid förnyat anlöpande av svensk hamn kommer till uttryck i bestämmelserna och att skillnad göres mellan inkommande och utgående resa. Redan med nu gällande bestämmelser måste tullförvaltningarna avgöra, huru länge vid kombinerad resa den inkommande resan varar och när den utgående resan påbörjas. Därest av bestämmelserna uttryckligen framgår, att inkommandet respektive utgåendet skall ske under samma resa, åstadkommes också möjlighet, att, när avstickareresor ägt rum under sådana förhållanden, att avgiftsbefrielse vid återkomsten till svensk hamn icke varit åsyftad, uppdebitera lastpenningar.»

Styrelsen framlägger härefter ett av styrelsen avfattat förslag till bestämmelser om avgiftsbefrielse vid s. k. avstickareresor samt anmäler, att dessa bestämmelser icke synts styrelsen påkalla någon ändring av tullstadgans föreskrifter om in- och utklarering av fartyg.

Enligt det av generaltullstyrelsen utarbetade förslaget skulle befrielse från erläggande av lastpenningar åtnjutas för

fartyg, som, efter att hava direkt eller med anlöpande av mellanliggande hamnar ankommit till svensk hamn från ort, belägen bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre, samt därefter 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 förstnämnda ort, dock under villkor att för fartyget förut vid inklarering under resan erlagts lastpenningar, samt

fartyg, som, efter att hava i svensk hamn utklarerat till ort, 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

för fartyget erlagts lastpenningar eller åtnjutits befrielse därifrån med tillämpning av § 14 b) tulltaxeförordningen.

Beträffande därefter förslaget om befrielse från lastpenningar för fartyg vid anlöpande av enbart frihamn, har styrelsen, med avseende å vad kommerskollegium härutinnan anfört, icke ansett sig böra motsätta sig förslaget i denna del.

Någon beräkning av den inkomstminskning, som de ifrågasatta lättnaderna skulle medföra för statsverket, har styrelsen icke kunnat verkställa. Styrelsen håller emellertid före, att endast den föreslagna befrielsen för den del av fartygs avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1,500 ton, kommer att få någon egentlig betydelse ur statsfinansiell synpunkt.

Fyr- och
båkavgiften.

Vad slutligen angår de föreslagna lättnaderna ifråga om fyr- och båkavgiften, varom styrelsen, såsom ovan nämnts, kommer att avgiva särskilt utlåtande, uttalar styrelsen redan nu, att styrelsen är ense med de sakkunniga och kommerskollegium därom, att enligt de nu gällande bestämmelserna dessa avgifter oskäligt hårt träffa de större fartygen och att därför väsentliga lättnader i dessa avgifter böra medgivas. Styrelsen säger sig också hava funnit de föreslagna avgiftslättnaderna i stort sett väl avvägda.

Departements-
chefen.

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

Såsom av den verkställda utredningen framgår, förhåller det sig nu så, att avgifterna i Köpenhamns frihamn äro väsentligt lägre än de, som enligt gällande bestämmelser upptagas eller komma att upptagas i de svenska frihamnarna. Detsamma torde vara förhållandet med avgifterna i övriga främmande frihamnar, med vilka för vårt lands vidkommande konkurrens om transitohandeln över huvud kan ifrågakomma.

Under sådana omständigheter framstår det enligt min mening såsom synnerligen angeläget, att effektiva avgiftslättnader till förmån för de svenska frihamnarna snarast möjligt åvägbringas. Jag vill i detta sammanhang erinra om, att Stockholms frihamn redan är i verksamhet och att frihamnarna i Göteborg och Malmö kunna förväntas bli öppnade under loppet av detta år.

De förslag i förevarande ämne, som framlagts av de sakkunniga och kommerskollegium, avse, såsom av det förut sagda framgår, lättnader allenast i de statliga sjöfartsavgifterna. Givetvis ligger 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 upptagas av sjöfarten, särskilt hamnavgifterna. Redan de stora kostnader, som av vederbörande kommuner nedlagts å frihamnsanläggningarna, torde emellertid lägga avgörande hinder i vägen för en så kraftig minskning av dessa avgifter, att densamma komme att bli av verkligt ingripande betydelse för trafikfrekvensen. Framför allt är emellertid att märka, att det just är i fråga om avgifter till staten, som de svenska frihamnarna äro hårdare betungade än motsvarande hamnar i det med oss konkurrerande utlandet. Ur synpunkten av de svenska frihamnarnas intressen framstår 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 kunna och böra inrymmas till förmån för frihamnstrafiken, är det emellertid med hänsyn till tullhamnarna nödvändigt att förfara med viss varsamhet. Det mål, som härvid bör åsyftas, är uppenbarligen att medgiva sådana avgiftslättnader, som, utan att skada tullhamnarnas berättigade intressen eller prejudicera den fördjupade utredning i ämnet, vilken för närvarande pågår, kunna bidra till att avlägsna eller minska konkurrensfaran från vederbörande utländska frihamnar och särskilt gagna den långgående trafiken.

Vad nu först angår den av de sakkunnigas majoritet föreslagna *fullständiga avgiftsbefrielsen för fartyg, som anlöpa enbart frihamn*, kan det enligt min mening icke bestridas, att detsamma ur de synpunkter, som här ovan angivits, är ägnat att väcka vissa betänkligheter. Den farhågan låter 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 vill synas mig, som om de svenska frihamnarnas intresse av att i avgiftshänseende bliva så ställda, att de med framgång kunna upptaga tävlan med utländska dylika hamnar, borde åtminstone provisoriskt kunna tillgodoses genom övriga i ärendet framkomna förslag, har jag ansett mig i nu förevarande avseende böra ansluta mig till den av reservanten bland de sakkunniga samt kommerskollegium uttalade uppfattningen.

Beträffande *lastpenningarna* hava såväl de sakkunniga som kommerskollegium i första hand föreslagit deras fullständiga avskaffande, således även för tullhamnarna. Alternativt har 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, har förklarat sig biträda det av kommerskollegium alternativt uppgjorda förslaget.

Av statsfinansiella skäl har jag funnit mig 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 alljämt upptagits med ett icke obetydligt belopp. Redan det av kommerskollegium i nu ifrågavarande hänseende alternativt avgivna förslaget, som ju tager sikte just på frihamnarna och den långgående sjötrafiken i allmänhet, synes mig 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 torde behöva hysas mot detta förslag, tillstyrker jag, att åtgärder nu vidtagas för dess realiserande, dock med de smärre modifierationer däri, som föranledas av de av generaltullstyrelsen framställda, enligt min mening befogade erinringarna ifråga om de s. k. avstickaresorna.

Endast i ett hänseende torde vad generaltullstyrelsen därutinnan anfört tarva några ord till närmare förklaring. Styrelsen föreslår bland annat, att såsom villkor för avgiftsbefrielse vid förnyat utgående under samma resa stadgas, att fartyget förut för resan erlagt lastpenningar i den hamn, där utklarering först ägt rum »eller ock med tillämpning av § 14 b) tulltaxeförordningen befriats därifrån». Jag vill då anmärka,

att sistnämnda ord inskjutits för att icke ett fartyg, som exempelvis i december månad på sin andra resa för året till Sydamerika utklareras från Stockholm och därvid kommit i åtnjutande av i nyssnämnda författningsrum stadgad avgiftsbefrielse, skall, om det för lastkomplettering angör Köpenhamn och Göteborg och i januari månad påföljande år avgår från sistnämnda stad till sin slutliga destinationsort, bliva nödsakat att vid utklareringen från Göteborg erlägga lastpenningar. Då det torde stå i överensstämmelse med de principer, som ansetts böra ligga till grund för avgiftsbefrielse vid avstickareresor, att fartyget i detta fall befrias från lastpenningar vid utgåendet från Göteborg, ehuru sådan avgift icke erlagts vid utklareringen från Stockholm, har jag funnit mig — allenast med vissa formella jämkningar — böra förorda vad generaltullstyrelsen i nu ifrågakvarande avseende föreslagit, liksom jag ock i övrigt i sak biträder styrelsens förslag.

I likhet med kommerskollegium anser jag, 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 böra givas provisorisk karaktär. Jag tillstyrker sålunda, att deras giltighet begränsas till den 1 juli 1924. Tiden för ikraftträdandet torde kunna bestämmas till den 1 juli innevarande år.

Den för sjöfarten ojämförligt mest betydande förändringen i bestående förhållanden innefattas i förslaget om befrielse från eller nedsättning i *fyr- och båkavgiften*. De sakkunnigas förslag i förevarande ämne har 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 skall 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 anlöper enbart frihamn. Mot förslaget i den gestaltning, detsamma sålunda fått av kommerskollegium, har statskontoret förklarat sig icke hava något att erinra, liksom generaltullstyrelsen säger sig hava funnit de härmed avsedda avgiftslättnaderna i stort sett väl avvägda.

Ehuru jag, innan slutligt yttrande från generaltullstyrelsen inkommit, givetvis icke vill binda mig vid detaljerna i förslaget, sådant det efter de av kommerskollegium förordade modifikationerna numera föreligger, anser jag mig emellertid redan nu kunna och böra tillkännagiva, att jag i princip ansluter mig till den uppfattning, som av ämbets-

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 159 häft. (Nr 188.) 6

verken samstämmigt uttalats. Ett genomförande av förslaget synes mig 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 de sakkunnigas beräkningar giva vid handen, den därav föranledda minskningen i den totala uppbörden av fyr- och båkavgifter skulle hålla sig inom rimliga gränser. Min avsikt är sålunda att — med tillgång till slutligt utlåtande från generaltullstyrelsen — ånyo för Kungl. Maj:t anmäla ärendet i vad angår fyr- och båkavgiften samt därvid påkalla avgiftslättnader i anslutning till de av kommerskollegium tillstyrkta riktlinjerna.

Vad slutligen angår *tonavgiften*, anser jag på de av kommerskollegium anförda skäl någon ändring i de rörande denna avgift gällande bestämmelser icke för närvarande böra vidtagas.

Inom handelsdepartementet hava uppgjorts vissa beräkningar rörande den totala avgiftsbelastningen i Köpenhamns frihamn, jämförd med avgiftsbelastningen i Malmö frihamn dels enligt nu gällande bestämmelser rörande de statliga sjöfartsavgifterna dels ock med tillämpning av de av mig tillstyrkta avgiftslindringarna. Beräkningarna skola, i händelse proposition i ämnet beslutas, tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

Jag anser mig vidare böra framhålla, att enligt min mening den jämförelsevis obetydliga minskning i den totala uppbörden av lastpenningar samt fyr- och båkavgifter, som skulle föranledas av de förordade avgiftslindringarna, icke är av beskaffenhet att böra påverka de i budgetförslaget för första halvåret 1923 gjorda beräkningarna rörande avkastningen av nämnda inkomstitlar, så mycket mer som till följd av tidsförhållandena dessa beräkningar i allt fall icke kunna göra anspråk på att vara annat än högst approximativa.

Slutligen vill jag nämna, att de förhållanden, som hava samband med den här förut berörda ministeriella deklARATIONEN av den 5 augusti 1879, för närvarande äro föremål för vissa utredningar och överväganden av tull- och andra myndigheter, varför jag måhända får anledning att framdeles återkomma därtill.»

Sedan föredragande departementschefen härefter uppläst ett i enlighet med de av honom angivna grunder upprättat *förslag till förordning*

angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar, hemställer departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen att antaga nämnda förslag.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställer behagar Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Vid protokollet:

Karl Lindström.