

**Nr 108.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning  
angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar;  
given Stockholms slott den 14 mars 1924.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handels-  
ärenden 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.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Nils Wohlin.*

## 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 för fartyg, för vilket under ett kalenderår lastpenningar enligt sagda författningsrum erlagts en gång, därefter under samma år icke utgå för den del av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1,500 ton.

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

*dels* fartyg, för vilket under samma kalenderår erlagts lastpenningar sex gånger, där fråga är om maskindrivet fartyg eller lastpråm, och fyra gånger, där fråga är om segelfartyg;

*dels ock* i frihamn

fartyg, som från utrikes ort, direkt eller efter anlöpande av frihamn, ankommer till sådan hamn och därifrån avgår till utrikes ort, direkt eller med anlöpande av annan frihamn, ävensom

fartyg, som, i andra fall än nyss sagts, vid inkommande resa lossar last enbart i frihamn eller vid utgående resa intager last enbart i sådan hamn.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1924 och gäller till och med den 30 juni 1927.

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1924.*

Närvarande:

Statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETTERSSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och kommunikationsdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Wohlin:

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.

*De allmänna sjöfartsavgifterna.*

I regel utgå de allmänna sjöfartsavgifterna med visst belopp för ton av fartygs nettodräktighet.

Mot nämnda beräkningsgrund riktade Sveriges allmänna sjöfartsförening 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 sjöfartsavgifternas beräknande 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.

*Fråga om ändring av grunderna för sjöfartsavgifternas beräknande m. m.*

Efter remiss yttrade sig kommerskollegium i utlåtande den 6 december 1920 över sjöfartsföreningens förevarande framställning samt tillstyrkte verkställande av en allsidig utredning angående möjligheten och lämpligheten av en ändring av nuvarande system för beräklandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter med undantag av lotsavgifter.

Jämsides med det förslag, som sålunda framförts rörande ändring av grunderna för sjöfartsavgifternas beräknande, har vid skilda tillfällen fråga väckts om lindring i umgälderna för fartyg, som besöka frihamn. Redan 1894 års frilagers- och frihamnskommitté framhöll sålunda i samband med förslag om frihamnsinstitutionens införande i vårt land vikten av att, därest

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

man ville vinna det med frihamnarna avsedda gagnet, väsentliga lättnader förunnades dem beträffande fartygsumgälderna. För ett sådant företag som en frihamn krävdes — framhöll kommittén — 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 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 då nyinrättade frihamn. Såsom sådana lindringar ifrågasatte kommittén lastpenningarnas avskaffande samt nedsättning av fyr- och båkavgiften och viss ändring av grunderna för dess utgående.

Sedermera inkommo från, bland andra, frihamnsföretagen i Stockholm, Göteborg och Malmö särskilda framställningar om lättnader i de statliga avgifterna å frihamnstrafiken.

I vid olika tillfällen avgivna utlåtanden i nu förevarande ämne förordade kommerskollegium och generaltullstyrelsen lastpenningarnas avskaffande samt företagande av utredning rörande omläggning av beräkningsgrunderna för fyr- och båkavgifterna. Statskontoret gav i ett gemensamt med kommerskollegium år 1920 avgivet utlåtande uttryck åt samma uppfattning i fråga om lastpenningarnas avskaffande, som kollegium och generaltullstyrelsen förklarar sig hysa.

Med föranledande av ovan berörda framställningar och utlåtanden anbefalldes Kungl. Maj:t den 26 september 1921 kommerskollegium *dels* att verkställa utredning rörande möjligheten av en omläggning av gällande system för beräkandet och uppbörderna 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 omförmälda utredning medgivas för fartygstrafiken å frihamnarna. Tillika bemyndigade Kungl. Maj:t kollegium att för ändamålet tillkalla särskilda sakkunniga.

De med stöd av detta bemyndigande tillkallade sjöfartsavgiftssakkunniga avgävo 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 februari 1922 överlämnade till Kungl. Maj:t. De sakkunnigas förslag avsåg:

1) fullständig befrielse från lastpenningar, tonavgift samt fyr- och båkavgift för fartyg, som anlöpte enbart frihamn,

Igångsättande  
av utredning.

Provisoriska  
lättnader i  
sjöfartsavgif-  
terna för  
fartygstrafi-  
ken å fri-  
hamnarna  
m. m.

Sjöfartsavgifts-  
sakkunniga.

2) lastpenningarnas avskaffande även för tullhamnarna samt

3) ett flertal lättnader i skilda hänseenden i fyr- och båkavgifterna förutom den under 1) nämnda fullständiga befrielsen därifrån för fartyg, som anlöpte enbart frihamn.

De under 3) avsedda lättnaderna innefattade följande:

a) fullständig befrielse från fyr- och båkavgifter 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 båkavgifter 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) omförmälda linje, avgått till utrikes, innanför en linje Skagen—Lindesnäs belägen ort, vid därefter utslutande 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 överstege 1,200 ton.

För egen del förklarade sig kommerskollegium anse de sakkunnigas förslag väl ägnat att läggas till grund för den allenast provisoriska och mera experimentella reglering av sjöfartsavgifterna med hänsyn till frihamnstrafiken, varom närmast vore fråga. Dock kunde kollegium icke biträda de sakkunnigas förslag om fullständig avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöpte enbart frihamn, i vidare mån än i vad förslaget avsåg avskaffande av lastpenningarna. Därjämte framlade emellertid kollegium, för den händelse Kungl. Maj:t icke skulle anse ett fullständigt avskaffande av lastpenningarna böra vidtagas ett alternativt förslag, innefattande vissa lättnader i denna avgift, särskilt med hänsyn till frihamnstrafiken. Detta alternativa förslag innefattade befrielse från lastpenningars erläggande, förutom i de fall, som avses i § 14 i tulltaxeförordningen, för

Kommers-  
kollegium.

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

fartyg för den del av dess avgiftspliktiga dräktighet, som överstege 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 lossades eller intoges annan last än sådan, som medförts från eller vore bestämd att av fartyget medföras till utländsk ort, belägen bortom förstnämnda linje; samt

fartyg, som anlöpte enbart frihamn.

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

Någon särbestämmelse av liknande innebörd beträffande tonavgiften till sjömanshusen ansåg kollegium på grund av, bland annat, denna avgifts mindre betydelse för frihamnsintresset, icke erforderlig. Vad de sakkunniga föreslagit i fråga om fyr- och båkavgifterna fann kollegium väl ägnat att underlätta inriktandet av transitotrafiken å svenska frihamnar samt att jämväl i övrigt tillgodose de speciella frihamnsintressena, och detta utan att genom lättnadernas realiserande inkomstminskningen för staten syntes behöva befaras bliva över hövan stor. Kollegium ansåg emellertid, att gränsen för den dräktighet, intill vilken fyr- och båkavgiften skulle utgå med 25 öre per ton, borde sättas något högre än av de sakkunniga ifrågasatts. Såsom lämplig gräns förordade kollegium 1,500 ton.

Statskontoret  
och general-  
tullstyrelsen.

Efter särskilda remisser avgåvos utlåtanden i ämnet av statskontoret den 18 och generaltullstyrelsen den 23 februari 1922. Statskontoret avrådde från att för det dåvarande utan sammanhang med ordnandet av frågan om övriga sjöfartsavgifter helt avskaffa lastpenningarna, vilket i viss mån skulle innebära ett föregripande av den slutliga lösningen av frågan om reglerandet av sjöfartsavgifterna, men tillstyrkte kommerskollegii alternativa förslag beträffande lastpenningarna. Generaltullstyrelsen avstyrkte i likhet med kommerskollegium förslaget om fullständig avgiftbefrielse för fartyg vid anlöpande av enbart frihamn. Beträffande lastpenningarna förklarade sig tullstyrelsen icke hava något att erinra mot dessas avskaffande, varjämte styrelsen underkastade kommerskollegii alternativa förslag om vissa provisoriska lättnader i fråga om lastpenningarna en granskning, som utmynnade i vissa ändringsförslag i fråga om bestämmelserna om avgiftsfrihet vid avstickareres. Enligt det av generaltullstyrelsen härutinnan 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 ankomme 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 utklarerade i svensk hamn, dock under villkor, att i sistnämnda hamn icke i fartyget intagits annan last än sådan, som vore bestämd till ort, belägen bortom förstnämnda linje, samt att vid den föregående utklarereringen för fartyget erlagts lastpenningar eller åtnjutits befrielse därifrån med tillämpning av § 14 b) tulltaxeförordningen.

I fråga om fyr- och båkavgiften förklarade sig generaltullstyrelsen, med tillkännagivande att styrelsen i stort sett funnit de föreslagna lättnaderna väl avvägda, vilja framdeles avgiva närmare utlåtande.

Efter gemensam beredning med dåvarande cheferna för finans- och kommunikationsdepartementen anmälde min företrädare i ämbetet den 17 mars 1922 för Kungl. Maj:ts ovanberörda utredning och förslag i fråga om provisoriska lättnader i de statliga sjöfartsavgifterna å frihamnstrafiken m. m.

Kungl. Maj:ts  
proposition nr  
188 till 1922  
års riksdag.

Under erinran att bestämmelserna i fråga om lastpenningar vore meddelade i § 14 i den av riksdagen antagna förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor, medan bestämmelserna om fyr- och båkavgiften och tonavgiften till sjömanshusen vore utfärdade i administrativ ordning, meddelade föredragande departementschefen, att han närmast hade för avsikt att föreslå, att beslut måtte i vad anginge lastpenningarna påkallas av riksdagen. Då det emellertid syntes honom riktigast, att riksdagen sattes i tillfälle att uttala sin mening i hela det föreliggande frågekomplexet, redogjorde han samtidigt för och tillkännagav sin principiella ställning till de framkomna förslagen, även i vad de anginge nedsättning i de båda administrativt fastställda statliga sjöfartsavgifterna.

För egen del anförde han därvid, bland annat, följande:

»Den av sjöfartsavgiftssakkunniga förebragta utredningen synes mig giva vid handen, att den omfattning, vari avgifter här i landet påvila sjöfarten, särskilt måste verka hindrande för en gynnsam utveckling av den svenska frihamnsrörelsen. En nödvändig förutsättning för att de svenska frihamnarna skola bli i stånd att fylla en av sina äsyftade huvuduppgifter, nämligen förmedling av transitohandeln, är påtagligen, att de i avgiftshänseende icke bli väsentligt sämre ställda än den eller de frihamnar, med vilka de därvidlag få att närmast konkurrera. Under i övrigt lika förhållanden lärer 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 åvägabringas. 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 frihamns-trafiken, 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 långgäende 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 densamma ur de synpunkter, som här ovan angivits, är ägnad att väcka vissa betänkligheter. Den farhågan låter sig nämligen svarligen 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 — — — — 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 inkomsttiteln lastpenningar alltjämt 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 långgäende 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 modifikationer däri, som föranledas av de av generaltullstyrelsen framställda, enligt min mening befogade erinringarna ifråga om de s. k. avstickaresorna.



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 ämbetsverken 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 — anyo 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.»

---

Därefter hemställde föredragande departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föresla riksdagen att antaga ett i enlighet med de av honom angivna grunderna upprättat förslag till förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

Denna hemställan blev av Kungl. Maj:t bifallen; och avläts till riksdagen proposition i ämnet, nr 188.

I skrivelse, nr 133, tillkännagav riksdagen, att riksdagen antagit det med propositionen överlämnade förslaget till förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar. Tillika meddelade riksdagen, att vad departementschefen i det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över handelsärenden den 17 mars 1922 meddelat rörande avsedda ändringar i de sjöfartsavgifter, beträffande vilka Kungl. Maj:t beslutade

utan riksdagens medverkan, icke hade givit riksdagen anledning till något uttalande.

Förordningarna den 19 maj 1922 angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar resp. fyr- och båkavgift.

I överensstämmelse med riksdagens beslut utfärdade Kungl. Maj:t sedermera den 19 maj 1922 förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar (nr 208). Samma dag utfärdades ock i huvudsaklig anslutning till de i propositionen angivna riktlinjerna förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift (nr 209). Båda författningarna trädde i kraft den 1 juli 1922 och äga giltighet allenast till och med den 30 juni 1924.

Fråga om fortsatt tillämpning av ovannämnda förordningar den 19 maj 1922.

I anledning av att författningarnas giltighetstid sålunda utlöper under innevarande år, anmodade jag i skrivelse den 30 november 1923 kommerskollegium och generaltullstyrelsen gemensamt att taga under övervägande, om och i vad mån bestämmelser i de ämnen, som avsåges i nyssberörda förordningar, även efter den 30 juni 1924 vore erforderliga, samt att till mig inkomma med det yttrande, som därav kunde föranledas.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen.

Den 12 februari 1924 hava de båda nyssnämnda ämbetsverken avgivit det av mig begärda yttrandet. Till detsamma hava fogats utlåtanden i förevarande fråga från tullförvaltningarna i vid saltsjön belägna städer samt två särskilda framställningar i ämnet av Sveriges redareförening och Malmö frihamnsaktiebolag ävensom uppgifter angående fartygs- och varutrafiken på Stockholms och Göteborgs frihamnar samt viss inom generaltullstyrelsen verkställd statistisk utredning rörande ifrågavarande lagstiftnings verkningar under tiden 1 juli 1922—30 juni 1923. Dessa handlingar skola, om, såsom jag har för avsikt att hemställa, proposition i ämnet avlåtes till riksdagen, tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

I sitt yttrande erinra ämbetsverken till en början om att den närmaste anledningen till ävägabringandet av de genom de ovan omnämnda författningarna den 19 maj 1922 medgivna avgiftslättnaderna för sjöfarten var nödvändigheten av att de svenska frihamnarna i avgiftshänseende icke bleve väsentligt sämre ställda än de därmed konkurrerande utländska frihamnarna. Någon anledning till annan förmodan än att bestämmelserna i ämnet härutinnan verkat i rätt riktning funne ämbetsverken icke föreligga, vilket syntes ämbetsverken bestyrkas av de ovannämnda uppgifterna angående trafiken å Stockholms och Göteborgs frihamnar. Av dessa uppgifter framginge nämligen, att den övervägande delen av trafiken på nämnda frihamnar hänförde sig till orter bortom den i förordningarna fastslagna begränsningslinjen Islands västkust — Kap Finisterre.

Ämbetsverken fortsätta härefter:

»Våra frihamnar befinna sig ännu på ett tidigt stadium av sin utveckling. Redan på grund härav är det en ganska vansklighets sak att beträffande trafiken å desamma hänföra utvecklingen i den ena eller andra riktningen till viss eller vissa orsaker. Det säger sig emellertid självt, att det av

samma anledning är lämpligt att i lagstiftning och eljest i största möjliga utsträckning genomföra och bibehålla alla sådana anordningar, som kunna anses vara ägnade att stödja och underlätta strävandena att befärma frihamnsrörelsen. Med utgångspunkt bland annat härifrån synas ämbetsverken starka skäl föreligga för ett bibehållande tillsvidare av de avgiftslättnader för fartygstrafiken på Sverige, varom här är fråga. Ett ytterligare skäl härtill ligger i den omständigheten, att förevarande bestämmelser äro ägnade att, jämte det de medföra en under visserligen något förbättrade men dock alltjämt rådande depressionsförhållanden för sjöfarten välbehörlig lättnad i avgiftshänseende i allmänhet för den sjöfart, som av bestämmelserna beröres, åvägabringa en jämnare och mera rättvis fördelning av den samlade avgiftsbördan mellan olika kategorier av sjöfart. Beträffande de antagliga verkningarna i sistnämnda hänseende tillåta sig ämbetsverken hänvisa till den utredning, som lämnades redan i samband med förarbetena till nu ifrågakvarande lagstiftning.

Ämbetsverken finna sig alltså böra förorda, att ifrågakvarande lagstiftning gives förlängd giltighetstid, därvid densamma synes böra givas i huvudsak samma innehåll som den hittillsvarande.»

Emellertid ifragasätta ämbetsverken åtskilliga tillägg till och jämkningar i nu gällande bestämmelser, huvudsakligen i förtydligande syfte, men ock i sakligt avseende till undanröjande av vissa brister, varmed desamma vore behäftade.

Till en början förorda ämbetsverken viss inskränkning i rätten att åtnjuta den i första punkten i respektive förordningar medgivna *befrielsen från, respektive nedsättningen i avgifterna beträffande den del av dräktigheten, som överstiger en viss bestämd gräns.*

I avseende hära yttra ämbetsverken följande:

»Enligt inom kommerskollegium verkställd undersökning besörjdes under den tidsperiod, 1 juli 1922—30 juni 1923, förenämnda statistik avser, fartygstrafiken på Sverige till 46.55 procent av svenskt tonnage och till 53.45 procent av fartyg av utländsk nationalitet. En jämförelse med det förhållande, vari avgiftslättnaderna under ifrågakvarande tid för svenska fartyg stå till dylika lättnader för utländskt tonnage, utvisar nu, att dessa lättnader kommit de utländska fartygen till del i större utsträckning än som svarar mot deras andel i trafiken på Sverige. Av hela avgiftslättnaden belöper sig sålunda 42.07 procent på svenska fartyg och 57.93 procent på utländska fartyg. Beträffande endast lastpenningarna äro motsvarande jämförelsetal 43.9, respektive 56,1 procent och beträffande fyr- och båkavgiften 41.11, respektive 58.89 procent.

Den tillgängliga statistiken utvisar, att förskjutningen till de utländska fartygens förmån i övervägande grad har sin grund i tillämpningen av första punkten av respektive förordningar, som innehåller för lastpenningarnas vidkommande, att avgift icke skall erläggas för den del av fartygs avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1,500 ton, samt, beträffande fyr- och båkavgiften, att avgiften för nämnda del av den avgiftspliktiga dräktigheten skall utgå med lägre belopp än eljest, nämligen med allenast 10 öre för ton. Avgiftslättnaderna på grund av dessa bestämmelser hava kommit utländska fartyg till godo i nära nog dubbelt så stor utsträckning, som

fallet är i fråga om svenska fartyg. Ett dylikt förhållande kan icke anses vare sig rättvist eller lämpligt.

Ämbetsverken hava därför ansett sig böra taga i överbäggande, vilka åtgärder som skulle kunna vidtagas i syfte att avvägbringa rättelse i nu åsyftade avseende, och hava funnit en utväg härutinnan erbjuda sig på så sätt, att det fastställes, att nu ifrågavarande avgiftslättnad icke skall tillgodokomma ett fartyg, förrän för detsamma erlagts lastpenningar en gång, respektive fyr- och båkgift två gånger under det kalenderår, varom fråga är, d. v. s. i regel för ett första inkommande eller utgående, respektive för ett första inkommande och ett första utgående.

Genom tilläggsbestämmelser av nu angiven art skulle otvivelaktigt ett mera rättvist förhållande i fråga om lättnadernas tillgodonjutande av å ena sidan svenska och å andra sidan utländska fartyg åstadkommas.

De av ämbetsverken föreslagna jämkningarna i nu ifrågavarande avseende kunna emellertid anses påkallade även av ett annat skäl. Den statistiska utredningen utvisar, att tillämpningen av föreliggande bestämmelser i själva verket medfört lättnader i större utsträckning än som beräknats. Givetvis utgör sjöfartens nuvarande läge en stark anledning för statsmakterna att lämna densamma allt det stöd, som ligger inom möjligheternas gräns. Ur denna synpunkt är varje inskränkning i hittills åtnjutna lättnader på det högsta att beklaga. Emellertid läser det statsfinansiella läget bjuda, att de avgiftslindringar, varom här är fråga, icke må i väsentligen större utsträckning än som från början avsetts leda till minskning av statsverkets avgiftsuppbörd. De nu föreslagna ändringarna synas väl ägnade att tillgodose angivna intresse att hålla minskningen av statens intäkter av nu ifrågavarande avgifter inom lämpliga gränser. Uppmärksammas bör nämligen, att dessa ändringar avse de bestämmelser, vilka enligt statistiken tillfört sjöfarten de ojämförligt största lättnaderna.»

Vidkommande *förordningen angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar* anföra ämbetsverken vidare.

Den föreliggande statistiska utredningen syntes ämbetsverken utvisa, att *bestämmelserna om vissa avgiftslättnader i samband med de s. k. avstickareresorna* för lastpenningarnas vidkommande icke ägde så stor betydelse, att tillräcklig anledning till deras bibehållande för närvarande föreläge. De åsyftade bestämmelserna i förordningen angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar, vilka bestämmelser återfunnes i fjärde och femte styckena av förordningen, kunde alltså enligt ämbetsverkens mening utgå.

Däremot funne ämbetsverken icke skäl att föreslå någon ändring i *bestämmelsen om befrielse från erläggande av lastpenningar för fartyg, för vilket under samma år erlagts lastpenningar visst antal gånger*. Den statistiska utredningen utvisade nämligen enligt ämbetsverkens mening, att ifrågavarande bestämmelse i sakligt avseende verkat på ett synnerligen tillfredsställande sätt. Emellertid framhåller generaltullstyrelsen, hurusom bestämmelsen vore ägnad att i viss mån försvåra klareringen av inkommande fartyg och den inom styrelsen utövade kontrollen därå, att befrielse från erläggande av lastpenningar icke obehörigen medgivits. Vidare påpekar

styrelsen, att bestämmelsen även för trafiken medförde vissa olägenheter i så måtto, att densamma föranledde, att oriktigt erlagda lastpenningar merendels icke kunde restitueras förrän efter utgången av det år, varunder de erlagts. För restitution i dylika fall erfordrades nämligen utredning därom, att fartyget icke på grund av erläggandet av de åter sökta lastpenningarna vid klarering i annan hamn befriats från lastpenningar på den grund, att lastpenningar erlagts föreskrivet antal gånger, vilken utredning i allmänhet icke kunde åstadkommas förrän efter årets utgång. Nu berörda olägenheter funne styrelsen emellertid vara av den beskaffenhet, att de knappast torde kunna av styrelsen förekommas, åtminstone icke utan vidtagande av ganska omfattande åtgärder.

Den nu medgivna rätten för fartyg, som anlöper enbart frihamn, till befrielse från lastpenningar anse ämbetsverken böra bibehållas. I fråga härom göra ämbetsverken följande uttalande:

»Vidkommande härefter frågan om befrielse från lastpenningar för fartyg, som anlöper enbart frihamn, utvisar visserligen den statistiska utredningen, att denna befrielse i jämförelsevis särskilt framträdande grad kommit de utländska fartygen till godo. Denna synpunkt och hänsyn till den relativt ringa lättnad, som genom denna bestämmelse hittills tillförts sjöfarten, skulle möjligen kunna tänkas giva visst stöd för borttagande av nu ifrågasvarande bestämmelse. Härutinnan förtjänar emellertid erinras om grunden för denna bestämmelses tillkomst. De sakkunniga, som på sin tid avgåvo förslag till de provisoriska avgiftslättnader, varom här är fråga, ifrågasatte befrielse ej blott från lastpenningar utan ock från fyr- och båkavgift för fartyg, som anlöpte enbart frihamn. I sitt utlåtande den 14 februari 1922 i anledning av nämnda förslag uttalade kommerskollegium den uppfattningen, att frihamnarna rättvisligen borde och även kunde utan olägenhet för tullhamnarna tillerkännas en särställning i avgiftshänseende framför sistnämnda hamnar endast i den mån frihamnsrörelsen vore ägnad framkalla en ny trafik, vilken eljest skulle hava uteblivit. Härmed avsåges i främsta rummet transitotrafiken och även i viss mån den magasinering och förädling av tullpliktigt gods för reexport, som möjliggjordes genom frihamnarna. De betänkligheter mot en befrielse från samtliga avgifter, som kollegium funnit vara för handen, gjorde sig icke med samma styrka gällande beträffande enbart den relativt mindre avgift, som lastpenningarna representerade och vilken dessutom ej utginge för något visst ändamål. Därtill komme, anförde kollegium vidare, att det syntes böra anses i viss mån rättvist, att frihamnarna i förhållande till tullhamnarna bereddes åtminstone något, om ock endast mindre vederlag för den ökning av trafiken på Sverige, som, utan att innebära någon konkurrens med tullhamnarna, uppammades genom frihamnens speciella egenskap att underlätta viss trafik. Kollegium trodde sig kunna med sitt förslag om fullständig befrielse för frihamnarna från lastpenningarna utgå från att den fördel, som härigenom erbjödes, skulle tillsvidare såsom vederlag uppväga den genom frihamnarna framkallade ökningen i trafiken ävensom i sin mån motväga konkurrensen från angränsande länders frihamnar.

Givetvis kan icke förväntas, att befrielsen från lastpenningar för fartyg, som anlöpa enbart frihamn, skall i någon större utsträckning tillgodokomma fartygstrafiken över huvud taget, förrän landets frihamnar blivit transito-

hamnar av sadana matt, att fartyg kunna därstädes ej mindre upplossa hela den medförda lasten än även erhålla full last vid utgåendet därifrån. Såsom ock av tullförvaltningen i Göteborgs frihamn framhålles, torde icke heller förr ett bättre jämförelseförhållande mellan svenska och utländska fartyg kunna uppstå. Emellertid framgår av motiven till förevarande bestämmelse, att syftet med densamma just varit, att den skulle genom minskning av det hinder för trafik, som avgifter å trafiken alltid i viss grad innefatta, i sin mån underlätta framskapandet av den för frihamnarna säregna trafik, som ovan nämnts. Då en tillökning av denna trafik därjämte kan antagas såväl absolut som ock relativt öka det gagn, svenska fartyg ha av nu ifrågavarande avgiftslättnad, torde, med hänsyn jämväl till att frihamnarna ännu, som ovan antytts, befinna sig i sitt första utvecklingsskede, vara tillrädligt att alltjämt bibehålla förevarande, för trafiken å frihamnarna i särskilt framträdande grad avsedda avgiftslättnad.»

Emellertid har, enligt vad ämbetsverken meddela, bestämmelsens avfattning vållat villradighet om dess rätta tillämpning, varför en förtydligande utformning vore av nöden. Vidkommande denna sak anföra ämbetsverken:

»Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse blir ett fartyg, som direkt från utrikes ort anlöper frihamnen och sedermera avgår därifrån direkt till utrikes ort, befriat från lastpenningar för inkommande och, i förekommande fall, även för utgående. I tillämpningen har det emellertid visat sig råda tvekan, huru bestämmelsen i fråga skall tolkas i de fall, att fartyg direkt från utrikes ort anlöper frihamn och där slutlossar, varefter fartyget avgår till svensk tullhamn för intagande av last till annan in- eller utrikes hamn. I vissa fall har fartyget även härvid befriats från lastpenningar, men är dylik befrielse föremål för anmärkning i revisionsväg. Generaltullstyrelsens revision har sålunda vid granskning av tullförvaltningens i Stockholms frihamn fartygsjournal för januari, februari, mars och juni månader år 1923 anmärkt, att åtskilliga fartyg, som inkommit till nämnda frihamn, med stöd av ifrågavarande bestämmelse befriats från erläggande av lastpenningar, ehuru fartygen från frihamnen avgått till svensk tullhamn. Under handläggningen av nämnda anmärkningar har upplysts, att samtliga fartyg, som i anmärkningarna avsåges, slutlossat i frihamn. Revisionen har gjort gällande, att, ehuru fartygens inkommande resa avslutats i frihamnen, för avgiftsbefrielse erfordrades, att fartygen skulle från frihamnen avga direkt till utrikes ort. Vederbörande redogörare hava bestritt anmärkningarna på den grund, att enligt de allmänna bestämmelserna i paragraf 14 tulltaxeförordningen lastpenningar skola med vissa undantag utgå för varje särskild resa mellan Sverige och utrikes ort och att varken av avfattningen av förordningen den 19 maj 1922 eller av förarbetena till densamma framginge, att avgiftsbefrielse vid inkommande resa skulle vara beroende av att fartyget från frihamnen anträdde ny resa till utrikes ort.

Genom särskilda resolutioner den 6 februari 1924 har styrelsen i delvis annan sammansättning än vid behandlingen av förevarande ärende fastställt de av revisionen gjorda anmärkningarna.

Det synes emellertid ämbetsverken rent sakligt sett lämpligt och även i viss mån överensstämmande med de primära grunderna för lastpenningarnas utgående, att denna avgift icke heller utgår för det fall, att fartyg, på sätt nyss angivits, inkommer till frihamn direkt från utrikes ort för lossning av hela sin därifrån medförda last. Den omständigheten, att fartyget där- efter avgår till svensk tullhamn för intagande av ny last och såmedelst be-

gynnar en *ny resa*, synes icke böra medföra avgiftsbefrielsens förverkande, då ju fartyget under sin med slutlossningen avslutade resa på Sverige anlöpt enbart frihamn. På motsvarande sätt borde avgiftsbefrielse ifrågakomma för fartyg, som med enbart i frihamn intagen last avgår till utrikes ort direkt eller med anlöpande av annan frihamn. Genom att bestämmelserna i ämnet givas nu åsyftad innebörd torde ock svenska fartyg kunna antagas tillföras proportionsvis större gagn av desamma än om desamma gäves en snävare innebörd.

Om den av den lokala tullförvaltningen i Stockholm tillämpade tolkningen av gällande bestämmelser i nu ifrågavarande avseende vore riktig, skulle strängt taget någon ändring av bestämmelsernas lydelse icke erfordras. I vilket fall som helst och oavsett alltså om styrelsens beslut i ovan angivna anmärkningsmål, vinner laga kraft eller icke, är givetvis lämpligt, att, då avsikten är, att bestämmelserna skola för framtiden givas den innebörd, som ovan nämnts, detta ock kommer till fullt tydligt uttryck i lagtexten. Detta torde kunna ske på det sätt, att befrielse från erläggande av lastpenningar medgives *dels* för fartyg, som direkt från utrikes ort ankommer till frihamn och därifrån avgår till utrikes ort direkt eller med anlöpande av annan friham, *dels* för fartyg, som med last ankommer till frihamn direkt från utrikes ort och i sådan hamn lossar hela lasten, *dels ock* för fartyg, som med enbart i frihamn intagen last avgår till utrikes ort direkt eller med anlöpande av annan frihamn.»

Vad därefter angår *förordningen angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift* framställa ämbetsverken, förutom det redan förut berörda förslaget om viss inskränkning i rätten att åtnjuta den i första punkten av förordningen medgivna nedsättningen i avgiften, en del ändringsförslag beträffande *bestämmelserna i fråga om avstickareresorna*. Dessa förslag åsyfta huvudsakligen att förtydliga de nu gällande stadgandena i ämnet samt innebära knappast någon väsentligare ändring i sak.

Ämbetsverken framhålla sålunda, hurusom de nuvarande bestämmelserna närmast torde avse det fall, att fartyg befinner sig på rundresa från transoceansk hamn och åter till sådan hamn och således i svenska hamnar både lossar last från och intager last till fjärrzonen. I en ny förordning borde enligt ämbetsverkens mening bestämmelserna i enlighet med grunderna för ifrågavarande avgiftsbefrielse erhålla en sådan avfattning, att avgiftsbefrielse efter avstickarereso medgäves, även då rundresa börjat i Sverige. Avgiftsbefrielsen borde med andra ord åtnjutas såväl på uteslutande inkommande resa som ock på uteslutande utgående resa.

Vidare föreslå ämbetsverken vissa bestämmelser, ägnade att bättre än de nuvarande garantera fartyg den åsyftade avgiftsbefrielsen, då förutsättningarna för dylik befrielse äro för handen, liksom ock att för vederbörande tullförvaltning underlätta konstaterandet av berörda förutsättingars förefintlighet.

Likaledes upptaga ämbetsverken till övervägande frågan, huruvida en av fartyg verkställd varutransport mellan Sverige och utrikes ort innanför linjen Skagen—Lindesnäs (närzonen) eller tvärtom under alla förhållanden borde föranleda därtill, att rätten till avgiftsbefrielse efter avstickarereso

ginge förlorad. I dylikt hänseende uttala ämbetsverken såsom sin mening, att avgiftsbefrielse icke borde medgivas fartyg vid anlöpande av svensk hamn, då fartyget anlöpt utrikes ort inom närzonen uteslutande för reparation eller för intagande av bunkerkol, brännolja eller andra förnödenheter. Däremot borde enligt ämbetsverkens mening den omständigheten, att fartyg i svensk hamn lossat eller lastat gods, till en kvantitet av högst 300 ton, som av fartyget icke medförts från eller skall medföras till ort inom fjärrzonen, i vissa fall icke utgöra hinder för åtnjutande av avgiftsbefrielse. Icke heller det förhållandet, att fartyg i svensk hamn lossat till last i egentlig mening ej hänförliga skeppsförnödenheter, medförda från annan än inom fjärrzonen belägen ort, eller i svensk hamn ombordtagit dylika förnödenheter, avsedda att av fartyget medföras till annan ort än ort inom fjärrzonen, borde enligt ämbetsverkens åsikt i och för sig medföra inträdandet av avgiftsplikt.

Slutligen tillstyrka ämbetsverken, att åt de eventuella bestämmelserna, i vad angår såväl lastpenningar som fyr- och båkavgift, gives allenast provisorisk giltighet. Ämbetsverken framhålla, hurusom den provisoriska karaktären hos de nuvarande bestämmelserna i ämnet väsentligen hade sin grund i det förhållandet, att kommerskollegium, såsom ovan omförmälts, fått sig anförtrott att verkställa utredning rörande möjligheten av en omläggning av nuvarande system för beräkandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter, med undantag av lotsavgifter jämte hemvägsersättning, ävensom i samband därmed i vad mån och på vad sätt lättnad i de statliga sjöfartsavgifterna kunde beredas fartyg vid resor mellan frihamn och utrikes ort. Anledningen till att låta ifrågavarande lagstiftning bibehålla den provisoriska karaktären syntes ämbetsverken vara så mycket större, som Kungl. Maj:t sedermera den 24 november 1922 förordnat, att omförmälda utredning skulle från och med den 1 januari 1923 vila och därefter icke utan Kungl. Maj:ts särskilda medgivande upptagas. Tiden för de föreslagna författningarnas giltighet syntes ämbetsverken lämpligen böra fastslås till perioden 1 juli 1924—30 juni 1927.

*Departements-  
chefen.*

De skäl, som på sin tid föranledde statsmakterna att medgiva den fjärrgående sjötrafiken, företrädesvis frihamnstrafiken, vissa lättnader i de statliga sjöfartsavgifterna, göra sig alltjämt gällande med oförminskad styrka. Såväl frihamnarna som sjöfarten hava fortfarande behov av det stöd och den uppmuntran, som dessa avgiftslättnader innebära. Till belysande av den betydelse, den nu gällande provisoriska lagstiftningen på ifrågavarande område haft, vill jag anföra några siffror, grundade på den utredning i ämnet, som av kommerskollegium och generaltullstyrelsen förbragts.

Till en början må då nämnas, att av det till Göteborgs frihamn under år 1923 sjöledes ankomna godset 87.5 procent ditförts från orter inom fjärrzonen, medan av det under samma år från frihamnen sjöledes av-



sända godset icke mindre än 94 procent destinerats till orter inom nämnda zon. I fråga om Stockholms frihamn utgjordes av dit under tiden 1 juli 1922—30 juni 1923 ankommet gods c:a 62 procent av gods från orter inom fjärrzonen, medan motsvarande siffra för tiden 1 juli—31 december 1923 var c:a 50 procent. Under sådana omständigheter och då ju avgiftslättnaderna företrädesvis komma fjärrtrafiken till godo, är det, såsom ämbetsverken också framhålla, tydligt, att frihamnarna i väsentlig mån kunna draga fördel av ifrågakvarande lättnader.

I vad mån de särskilda bestämmelserna i förberörda förordningar under tiden 1 juli 1922—30 juni 1923 medverkat till minskningen i avgifts-  
uppbörden framgår av följande sammanställningar, vilka jämväl giva vid handen, huru minskningen fördelar sig å svenskt och utländskt tonnage.

*Förordningen angående befrielse från lastpenningar.*

	Svenska fartyg. Kronor.	Utländska fartyg. Kronor.
Bestämmelsen om befrielse från avgift för dräk- tighet över 1,500 ton .....	59,883: 68	116,210: 73
Bestämmelsen om befrielse från avgift, sedan sådan erlagts visst antal gånger .....	65,966: 49	30,147: 66
Bestämmelserna om befrielse från avgift vid av- stickareresa .....	4,303: 63	7,476: 74
Bestämmelsen om befrielse från avgift vid an- löpande enbart av frihamn .....	5,157: 47	19,077: 75
Summa	135,311: 27	172,912: 88

*Förordningen angående befrielse från fyr- och båkavgift.*

Bestämmelsen om nedsättning i avgift för dräk- tighet över 1,500 ton .....	119,236: 43	223,487: 65
Bestämmelsen om befrielse från avgift vid an- kommande från ort i fjärrzonen .....	89,757: 02	94,449: 88
Bestämmelserna om befrielse från avgift vid av- stickareresa .....	32,459: 96	27,993: 61
Summa	241,453: 41	345,931: 14

De nu återgivna siffrorna synas mig giva vid handen, att bestämmelserna i huvudsak väl motsvarat vad man med desamma önskade vinna. I likhet med ämbetsverken anser jag mig därför böra förorda, att efter utgången av giltighetstiden för den nu gällande provisoriska lagstiftningen fortsatta avgiftslättnader medgivas i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, på vilka den nuvarande lagstiftningen är byggd.

Beträffande de av ämbetsverken ifrågasatta modifikationerna i de i ämnet nu gällande bestämmelserna finner jag mig, vad till en början angår *lastpenningarna*, böra på de av ämbetsverken anförda skäl — icke minst behövligheten av en viss begränsning i de nuvarande lättnaderna med hänsyn till det statsfinansiella läget — biträda förslaget om inskränkning för framtiden i den nu medgivna befrielsen från lastpenningar beträffande den del av fartygs avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1,500 ton.

Mot det av ämbetsverken föreslagna borttagandet av bestämmelserna om befrielse från lastpenningar vid avstickareresor lärer, i betraktande av den ytterst ringa praktiska betydelse, ifrågavarande svårillämpliga bestämmelser visat sig äga, någon erinran icke vara att framställa.

Med hänsyn till de av ämbetsverken anförda omständigheter synes mig en förtydligande utformning av det nuvarande stadgandet om avgiftsbefrielse för fartyg, som anlöper enbart frihamn, önskvärd. Icke heller ämbetsverkens förslag torde emellertid i denna del vara fullt tillfredsställande, utan lära ur såväl saklig som formell synpunkt vissa modifikationer häri vara påkallade. Enligt ämbetsverkens förslag skulle från erläggande av lastpenningar vara befriade

1) fartyg, som direkt från utrikes ort ankommer till frihamn och därifrån avgår till utrikes ort direkt eller med anlöpande av annan frihamn;

2) fartyg, som med last ankommer till frihamn direkt från utrikes ort och i sådan hamn lossar hela lasten; samt

3) fartyg, som med enbart i frihamn intagen last avgår till utrikes ort direkt eller med anlöpande av annan frihamn.

I lydelsen av bestämmelsen under 1) torde böra vidtagas sådan ändring, att det blir fullt tydligt, att inkommande fartyg under angivna förhållanden må kunna avgiftsfritt under samma resa besöka såväl en som flera frihamnar, något som givetvis är avsett, men icke klart framgår av den avfattning, ämbetsverken givit ifrågavarande bestämmelse.

Beträffande det under 2) föreslagna stadgandet medger dess lydelse ej befrielse från erläggande av lastpenningar t. ex. vid inkommande till frihamn, om fartyg, som i frihamn lossar hela sin till Sverige bestämda last, dessförinnan anlöpt svensk tullhamn uteslutande för intagande av last och i sistnämnda hamn befriats från inkommande lastpenningar på grund av bestämmelserna i § 14 tulltaxeförordningen. Ej heller skulle enligt ämbetsverkens förslag avgiftsbefrielse i frihamn ifrågakomma, om fartyg avgår från frihamn till tullhamn uteslutande för lastning och därvid medför för befordran till utrikes ort en del av den last, som fartyget innehade vid ankomsten till Sverige. Enligt bestämmelsen under punkten 3) skulle det vidare icke vara tillåtet för fartyg, som i frihamn intagit last för utgående resa, att därefter i tullhamn lossa på ingående resa medförd last, även om fartyget icke intoge last i tullhamnen. Dylika kombinerade resor äro emellertid numera synnerligen vanliga, och bestämmelser, som lägga hinder i vägen härför, kunna för sjöfarten med-

föra kostnader och olägenheter. Då uppställandet av sådana hinder icke på något sätt betingas av grunderna för den avgiftsbefrielse, varom här är fråga, har jag funnit mig böra för ifrågavarande stadganden föreslå en annan avfattning, varigenom de anmärkta olägenheterna skulle undanröjas, på samma gång som större tydlighet, ägnad att förebygga misstolkning av bestämmelsernas rätta innebörd, skulle vinnas.

Vad angår ämbetsverkens förslag ifråga om lättnader i *fyr- och båkavgiften*, finner jag mig — utan att nu ingå på förslaget detaljer — i princip kunna ansluta mig till detsamma. Den slutliga utformningen av hithörande bestämmelser, vilka, såsom förut nämnts, äro av natur att tillhöra Kungl. Maj:ts egen beslutanderätt, torde emellertid lämpligen kunna anstå, till dess riksdagens beslut i avseende å lastpenningarna föreligger.

Liksom fallet är med den nu gällande lagstiftningen om avgiftslättnader, torde de ifrågasatta nya bestämmelserna i ämnet böra erhålla allenast provisorisk giltighet. Mot den av ämbetsverken i dylikt hänseende föreslagna tiden av tre år har jag intet att erinra.

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 hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Vid protokollet:

*J. H. Göransson.*