

Nr 44.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avskaffande av lastpenningarna; given Stockholms slott den 1 februari 1929.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Vilhelm Lundvik.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1929.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDEVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför departementschefen, statsrådet Lundvik:

»Genom beslut av Kungl. Maj:t den 26 september 1921 anbefalldes kommerskollegium att verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten av en omläggning av nuvarande system för beräkning och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter — med undantag av lotsavgifter jämte

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 1 saml. 34 häft. (Nr 44.)

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. Tillika bemyndigade Kungl. Maj:t kommerskollegium att för ändamålet tillkalla högst tre sakkunniga personer.

Den 24 november 1922 förordnade Kungl. Maj:t, att nämnda utredningsarbete skulle från och med den 1 januari 1923 vila och därefter icke utan Kungl. Maj:ts särskilda medgivande återupptagas.

Sedan Kungl. Maj:t därefter den 13 juni 1924 förklarat, att utredningsarbetet ifråga skulle så skyndsamt som möjligt återupptagas, tillkallade kollegium den 23 september samma år tre andra personer att såsom sakkunniga biträda vid utredningen. Dessa sakkunniga, vilka antogo namnet Sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924, avgåvo efter verkställd utredning den 23 mars 1927 ett betänkande med förslag angående sjöfartsavgifter.

De förslag, som framläggas i detta betänkande, innebära en vittgående omreglering av de nuvarande sjöfartsavgifterna, vartill bland annat skulle höra en stark reducering av fyr- och båkavgiften. Men härjämte hava de sakkunniga även såsom eget förslag upptagit ett gammalt önskemål från sjöfartens sida, som vid mångfaldiga tillfällen varit föremål för statsmakternas prövning, nämligen lastpenningarnas fullständiga avskaffande.

Kommerskollegii skrivelse den 4 augusti 1928.

I skrivelse den 4 augusti 1928 framhöll kommerskollegium, jämte anmälan att kollegium införskaffat vissa vederbörandes yttranden över de sakkunnigas förslag, att kollegium funnit läget i fråga om de i betänkandet omhandlade spörsmålen vara sådant, att det icke utan vidare medgäve ett slutligt ståndpunktstagande till vissa viktiga huvudpunkter i det framlagda förslaget. Detta gällde särskilt de föreslagna nya grunderna för beräkning av fyr- och båkavgiften m. m., för vilkas bedömande det syntes nödvändigt att under ett års tid föranstalta en provdebitering på sätt Svenska hamnförbundet ansett erforderligt med avseende å den föreslagna hamnavgiften för fartyg.

Kungl. Maj:ts beslut den 26 oktober 1928.

I anledning av kommerskollegii berörda skrivelse har Kungl. Maj:t den 26 oktober 1928 beslutat en dylik provdebitering.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit läser det få anses uteslutet att frågan om sjöfartsavgifterna i hela dess vidd kan komma att lösas under den närmaste tiden. Sannolikt kan detta icke ske förrän tidigast vid 1931 års riksdag. Vid sådant förhållande, och i anslutning till ett av kommerskollegium och generaltullstyrelsen den 8 november 1928 avgivet förslag, vartill jag senare skall återkomma, har jag ansett mig redan nu böra underställa Kungl. Maj:t frågan om ett genomförande av de sakkunnigas förslag i vad angår lastpenningarnas avskaffande.

Innan jag ingår på en redogörelse för de skäl, som av förenämnda sakkunniga anförts till stöd för lastpenningarnas definitiva avskaffande, ävensom för ämbetsverkens i nyssnämnda utlåtande framställda förslag, skall jag tillåta mig att lämna dels, med utgångspunkt från de sakkunnigas betänkande, en kortfattad historik rörande lastpenningfrågan, dels ock en översikt över gällande bestämmelser i fråga om nämnda umgåld. I övrigt får jag i detta avseende hänvisa till Kungl. Maj:ts propositioner i ämnet 1922: nr 188, 1924: nr 108 och 1927: nr 46 ävensom riksdagens skrivelse 1927: nr 72.

Lastpenningarna tillkommo i mitten av 1600-talet. Från att ursprungligen hava influtit till »amiralitetsarmbössan» och såmedelst på visst sätt kommit sjöfartsnäringen till nytta, övergingo lastpenningarna så småningom till att utgöra en verklig skatt på fartygen, vilken närmast hänfördes till tullavgifterna. Sedan år 1770 äro bestämmelserna om lastpenningarna intagna i tullförfattningarna; de ingå bland statsinkomsterna och äro i riksstaten uppförda såsom tillhörande bevillningen.

**Historik
rörande last-
penningarna.**

Frågan om lastpenningarnas avskaffande har upprepade gånger varit å bane i form av såväl propositioner till och motioner i riksdagen som framställningar och förslag från kommittéer och från intresserade sjöfartskretsar. Första gången skedde det genom motion vid 1840/1841 års riksdag. Motionsvis har sammanlagt icke mindre än nio gånger sedan nyss angivna tid yrkats på avskaffande av denna umgåld. Från Kungl. Maj:ts sida blev förslag i samma riktning förelagt 1872 års riksdag. Propositionen tillstyrktes av bevillningsutskottet men blev av riksdagen avslagen. Detta synes hava berott därpå att frågan sammankopplades med det då aktuella spörsmålet om grundskatternas samt rustnings- och roteringsbesvärens avskrivning. Kamrarna följde en reservationsvis framförd uppfattning, att lindringar i andra skatter än lastpenningarna vore i lika hög grad om ej ännu mera av omständigheterna påkallade. Samma skäl föranledde avslag å en proposition till 1883 års riksdag angående nedsättning av lastpenningarna från 14 till 10 öre per ton. En dylik nedsättning åstadkoms emellertid efter ny proposition i ämnet vid 1885 års riksdag.

Behandlingen av motioner vid 1893 och 1895 års riksdagar angående lastpenningarnas avskaffande erbjuder särskilt intresse därigenom, att bevillningsutskottets majoritet vid båda tillfällena tillstyrkte en successiv avskrivning av denna umgåld under tio år, en hemställan som blev av riksdagen vid båda tillfällena avslagen först efter gemensam votering. Den segrande uppfattningen, som företrädde av reservanter inom bevillningsutskottet samt av första kammaren, synes i huvudsak hava grundats därpå, att lastpenningarnas avskaffande icke ansåges skola praktiskt taget medföra någon fördel för rederinäringen och att en dylik åtgärd i varje fall mera skulle gagna utländska än svenska fartyg.

Beträffande utvecklingen före sekelskiftet i nu förevarande avseende må

i övrigt hänvisas till den utförliga historik, som finnes lämnad i handels- och sjöfartskommitténs år 1900 avgivna betänkande V om sjöfartsavgifter. Majoriteten inom nämnda kommitté föreslog för sin del omedelbart avskaffande av lastpenningarna. Minoritetens skäl mot en sådan åtgärd grundades i första hand på den omständigheten, att kommittén framlade vissa förslag till sjöfartens befrämjande, vilkas genomförande skulle åsamka statsverket kostnader. Staten borde därför icke avhända sig den inkomst, som lastpenningarna lämnade. För övrigt kunde det enligt minoritetens mening icke ådagaläggas, att lastpenningarnas avskaffande skulle bereda några fördelar för den svenska sjöfarten i konkurrensen med den utländska. Det ifrågasattes också, huruvida den genom avgiftens avskaffande eventuellt uppkommande fraktnedskningen skulle i övervägande grad komma svenska intressen tillgodo.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen anslöto sig i utlåtande den 12 februari 1901 till den uppfattning, som företrädde av kommitténs minoritet. Från Kungl. Maj:ts sida föranledde förslaget ingen vidare åtgärd.

I gemensamt utlåtande den 1 mars 1912 angående framställningar från Sveriges redareförening och handelskammaren i Gävle om lastpenningarnas avskaffande uttalade kommerskollegium och statskontoret, bland annat, att lastpenningarna vore en objektskatt, närmare bestämt en direkt produktionskatt, och såsom sådan den enda kvarstående av de i vårt land sedan äldre tider förefintliga direkta produktionskatterna, bland vilka erinrades om grundskatterna, tackjärnstionden, hammarskatten och övrig bergverkstionde samt kvarn- och sågtionde. Ämbetsverken erinrade om att den omgestaltning till överensstämmelse med en nyare tids åskådningssätt och samhällsförhållanden, som skatteväsendet såväl i Sverige som i ett flertal andra länder under senare år undergått, hade medfört, att objektskatterna såsom delar av statens skattesystem i allt större omfattning utbytts mot inkomstskatter och personliga förmögenhetsskatter. Det vore icke att undra över att målmännen för den näring, som drabbades av den enda ännu kvarstående direkta produktionskatten — lastpenningarna — skulle känna denna som en orättvisa.

Icke sällan hade, enligt vad ämbetsverken vidare anförde, mot de från redarhåll anförda klagomålen mot lastpenningarna framhållits, att denna avgift i själva verket icke i sista hand bures av rederinäringen utan inginge som en konstant faktor i redarnas fraktkalkyler och sålunda ytterst drabbade den fraktade varan. Detta påstående ansågo ämbetsverken icke kunna göra anspråk på allmängiltighet. Givetvis förefunnes hos redarna en strävan att på befraktarna överflytta avgiften i fråga, men i vad mån denna strävan kunde vinna sitt mål, berodde uppenbarligen på de allmänna förhållandena på fraktmarknaden i varje givet ögonblick. Ur finasteoretisk synpunkt kunde en dylik överflyttning, i den mån den förekomme, icke anses ägnad att utgöra ett försvar för avgiftens bibehållande, ty genom densamma komme avgiften att verka på samma sätt som en tull på de

varor, vilka den drabbade, oavsett om dessa varor i och för sig vore tullfria eller redan belagda med högre eller lägre tullsatser, alltså som en beskattning på varuutbytet, vilken rättfärdigades av varken finansiella eller nationalekonomiska hänsyn.

Emellertid tillstyrkte ämbetsverken likväl icke lastpenningarnas avskaffande av det skäl, att borttagandet av denna umgäld i avsevärd mån skulle komma utländska rederiföretag till godo. Ett oavvisligt krav vore dock, att åtgärder vidtoges för beredande av ersättning i någon form åt den svenska sjöfartens idkare för de olägenheter och förluster, som genom ifrågavarande beskattning tillfogades dem. Ämbetsverken förordade därför, att åtminstone större delen av lastpenningeintäkten bleve använd till ändamål, av vilka den svenska sjöfartsnäringen hämtade direkt nytta.

Frågan om lastpenningarna hade behandlats även av 1907 års skeppsmätningssakkunniga, som i sitt den 30 september 1911 avgivna betänkande ifrågasatte, huruvida det icke i samband med införande av den engelska regeln för skeppsmätning vore ett lämpligt tillfälle att fortgå i riktning mot lastpenningarnas successiva avskrivning. De sakkunniga föreslog, att avgiften icke skulle höjas, ehuru fartygens nominella tontal bleve reducerat, om den engelska regeln infördes.

I häröver avgivet gemensamt utlåtande den 18 maj 1912 av kommerskollegium och generaltullstyrelsen återopade kollegium nyssnämnda den 1 mars 1912 avgivna yttrande. Generaltullstyrelsen instämde däri och framhöll det billiga uti, att lastpenningarna disponerades för bestridande av framtida ökade kostnader för fyr- och båk- samt lotsväsendet. Dock ansåg sistnämnda ämbetsverk, att lastpenningarna, även om vederlag i någon form icke kunde beredas den svenska sjöfarten för denna beskattning, likväl icke borde avskaffas.

Skeppsmätningssakkunnigas ifrågavarande förslag har icke blivit föremål för vidare behandling.

I samband med återgivandet av dessa under år 1912 gjorda uttalanden må även framhållas, att en riksdagsmotion rörande lastpenningarnas avskaffande, vilken väcktes samma år, blev av bevillningsutskottet avstyrkt med den motiveringen, att utskottet ansåge sig hava skäl förmoda, att saken redan vore föremål för regeringens uppmärksamhet.

I samband med frågan om inrättande av frihamn i Sverige hade från första början yrkats på avgiftslindringar för frihamnarnas vidkommande.

Beträffande lastpenningarna föreslog sålunda redan 1894 års frilagers- och frihamnskommitté, att i första rummet denna umgäld skulle avskaffas icke blott i vad rörde fartygstrafiken i frihamn utan i allmänhet.

Då planerna på frihamnars inrättande stodo inför sitt realiserande, framfördes detta yrkande på nytt. I utlåtanden den 16 december 1919 och den 13 mars 1920 över en framställning från styrelsen för Malmö frihamnsaktiebolag uttalade sig sålunda först generaltullstyrelsen samt därefter

kommerskollegium och statskontoret för lastpenningarnas avskaffande. De sistnämnda båda ämbetsverken frånfölo därvid uttryckligen sitt tidigare framförda förslag om att lastpengarna borde användas till ändamål av direkt nytta för den svenska sjöfarten samt hemställde i stället om avgiftens omedelbara slopande. Den av Malmö frihamnsaktiebolag framförda uppfattningen att lastpenningarnas bibehållande innebure en avgjord olägenhet för bedrivande av transithandel över svensk frihamn ansågo ämbetsverken äga fullt fog. Därest det vore ofrånkomligt, att åt lotsverket bereddes ökade medeltillgångar för nöjaktig utveckling och nödvändigt vidmakthållande av säkerhetsanstalterna, vore den mest naturliga och riktiga utvägen att höja fyr- och båkavgiften.

Det var nyssnämnda framställning från Malmö frihamnsaktiebolag, som närmast gav anledning till igångsättande av en utredning rörande möjligheten av en omläggning av nuvarande system för beräkandet och uppbörderna av allmänna sjöfartsavgifter. De för ändamålet först tillkallade sakkunniga hade främst att yttra sig om provisoriska avgiftslättnader för frihamnarna. I sådant hänseende föreslogo de sakkunniga i utlåtande den 4 februari 1922 bland annat, att lastpenningarna borde för hela riket definitivt avskaffas. Härtill anslöt sig kommerskollegium under återopande av det ovannämnda utlåtandet den 13 mars 1920. För den händelse en dylik åtgärd av statsfinansiella eller av andra skäl icke skulle anses då böra ifrågakomma, ansåg kollegium i varje fall vissa lättnader i denna umgälds utgående böra ävåbringas. I enlighet med hemställan av statskontoret, som i den dåvarande budgetära situationen icke ansåg sig kunna förorda lastpenningarnas fullständiga slopande, anslöt sig Kungl. Maj:t till det av kommerskollegium alternativt framlagda förslaget om lindringar i fråga om lastpenningarna. Icke heller riksdagen ansåg yrkandet om lastpenningarnas fullständiga avskaffande böra av statsfinansiella skäl vinna bifall. Däremot fann riksdagen förslaget om avgiftslättnader väl avvägt särskilt med hänsyn till syftet att främja den svenska frihamnsinstitutionens utveckling. Bestämmelser i ämnet utfärdades genom förordning den 19 maj 1922. Däri medgivna lättnader innefattade avgiftsbefrielse i följande hänseenden:

- 1) för den del av den avgiftspliktiga dräktigheten, som överstege 1,500 ton;
- 2) sedan under samma kalenderår lastpenningar erlagts av maskindrivet fartyg eller lastpräm sex gånger och av segelfartyg fyra gånger;
- 3) för förnyad inklarering på vissa villkor efter avstickareres, företagen efter det fartyget ankommit från ort bortom linjen Islands västkust—Kap Finisterre;
- 4) för förnyad utklarering på vissa villkor efter avstickareres, sedan utklarering först ägt rum till ort bortom linjen Islands västkust—Kap Finisterre;
- 5) för fartyg, som anlöpte enbart frihamn.

Nämnda förordning av den 19 maj 1922 var, i likhet med den samma dag utfärdade förordningen angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift, av provisorisk natur och utlöpte den 30 juni 1924. Den 2 maj 1924 utfärdades emellertid nya förordningar i båda dessa ämnen (nr 104 respektive nr 105) att gälla till och med den 30 juni 1927. Härvid hade i fråga om lastpenningarna vidtagits vissa tillägg till och jämkningar i de förut gällande bestämmelserna. Sälunda slopades medgivandet om avgiftsfrihet vid in- eller utklarering efter avstickareres, enär ifrågavarande lättnad visat sig vara av mindre betydelse, varjämte bestämmelserna i ämnet varit synnerligen svårtolkade. Vidare föreskrevs, att avgiftsbefrielsen för den del av dräktigheten, som överstege 1,500 ton, finge tillgodonjutas under ett och samma kalenderår först efter det lastpenningar erlagts *en* gång enligt bestämmelserna i tulltaxeförordningen. Skälet härtill var, att den angivna befrielsegrunden i sin tidigare utformning i allt för hög grad gynnat utländska fartyg. Beträffande avgiftsbefrielsen för frihamnstrafiken företogs en viss omformulering av föreskrifterna i förtydligande syfte.

Genom förordningar den 14 april 1927, nr 103 och 104, har åt ovan nämnda förordningar den 2 maj 1924 förlänats förlängd giltighet till och med den 30 juni 1929.

De nu gällande huvudsakliga föreskrifterna om lastpenningar återfinnas i § 14 i förordningen med tulltaxa för inkommande varor den 9 juni 1911 (nr 80) samt i meranämnda förordning den 2 maj 1924 (nr 104) angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar.

**Gällande
bestämmelser
om lastpen-
ningar.**

Huvudbestämmelserna äro av följande lydelse:

'Lastpenningar till Kungl. Maj:t och kronan erläggas vid resor mellan Sverige och utrikes ort och utgå till lika belopp av svenska som av främmande fartyg med 10 öre för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet enligt gällande mätbrev. De betalas under loppet av ett kalenderår sålunda:

§ 14 tulltaxe-
förordningen.

a) vid inkommande första resan och vid förnyat inkommande, när fartyget innehar last samt större eller mindre del därav lossar, och må härvid jämväl såsom barlastat anses fartyg, då dess last uppgår till mindre än en tiondel av fartygets avgiftspliktiga dräktighet; skolande vid beräkning härav en ton anses motsvara för varor, som i fartygets skeppshandlingar äro upptagna i volym, 2.83 kubikmeter och för varor, som äro upptagna i vikt, 1,360 kilogram; samt

b) vid utgående allenast första resan.

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

Från lastpenningars erläggande befrias:

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 mottager 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, för beräknande varav fartygets skeppshandlingar skola tjäna till grund.

I alla dessa fall skall dock fartygets befälhavare ställa sig till efterrättelse de i tullstadgan givna föreskrifter om anmälan hos närmaste tullbetjänt ävensom om märkrullans avlämnande samt i tillämpliga delar jämväl iakttaga vad i nämnda stadga finnes anbefallt rörande uttagande av tullpass.'

Den intill utgången av juni månad innevarande år förlängda förordningen av den 2 maj 1924 angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar lyder sålunda:

Förordningen
den 2 maj
1924.

'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 avgifts- pliktiga 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.'

Slutligen må anmärkas, att avgiftsfrihet gäller *dels* för såväl svenska som tyska ångfärjor, vilka förmedla trafiken mellan Trälleborg och Sassnitz, ävensom för i samband med denna färjtrafik stående fartyg, *dels* för svenska och danska fartyg, gående emellan samtliga orter inom Hälsingborgs, Landskrona, Malmö och Trälleborgs tullkammardistrikt å ena sidan samt inom Köpenhamns, Hälsingörs och Kjöges tulldistrikt å andra sidan (ministeriell deklARATION den 5 augusti 1879), *dels ock* under vissa villkor för bärgningsfartyg och lustfartyg (kungl. kungörelse den 7 oktober 1927, nr 394).

*Avgiftsfrihet
för svenska
ångfärjor
m. fl.*

Jag övergår nu till en redogörelse för sjöfartssakkunnigas ovan omförmälda, den 23 mars 1927 dagtecknade förslag i vad detsamma angår lastpenningarna.

De sakkunnigas betänkande innehåller till en början en utredning om sjöfartsavgifternas rättsliga natur, finansiella betydelse och ekonomiska verkningar. Beträffande lastpenningarna hava de sakkunniga i förstnämnda hänseende anfört följande:

**Sjöfarts-
sakkunnigas
förslag an-
gående last-
penningarna.**

»Ett riktigt bedömande av sjöfartsavgiftsfrågan förutsätter ett klagörande av sjöfartsavgifternas rättsliga natur med beaktande särskilt av deras ställning i skatteteoretiskt avseende. Endast härigenom kan en fast principiell grundval vinnas för prövning av rättmätigheten och lämpligheten av en avgiftsplikt av ifrågavarande slag samt för bedömande av avgiftsbördans fördelning och av de lämpligaste beräkningsgrunderna för avgifterna.

*Lastpenning-
arnas rätts-
liga natur.*

De i skattelagstiftningen tillämpade beskattningssystemen grunda sig i huvudsak på tvenne skilda principer för skattefördelningen, nämligen skatt efter förmåga och skatt efter intresse. Enligt den förra principen, som enligt allmänt gängse uppfattning bör vara normerande för den statliga beskattningen, utkräves skatt huvudsakligen med hänsyn till medborgarnas olika skatteförmåga. Enligt principen om intressebeskattning, som åtminstone i viss grad ansetts särskilt tillämplig ifråga om den kommunala beskattningen, skall bidragsskyldigheten icke mätas endast efter skatteförmågan utan även efter, å ena sidan, de fördelar, som det allmänna genom sina anstalter eller sin verksamhet för något visst ändamål bereder samhällsmedlemmarna eller vissa grupper bland dem, samt, å andra sidan, de olägenheter eller särskilda utgifter, den enskilde genom sin verksamhet förorsakar det allmänna. Beskattning efter intresse kan antingen anordnas som en å vissa objekt lagd allmän skatt (objektskatt) eller ock givas formen av speciella avgifter såsom vederlag från dem, som taga i anspråk särskilda av det allmänna vidtagna anstalter. Objektskatterna torde i allmänhet få anses tillämpliga endast då skatteobjektets intressegemenskap med samhället är av mera kontinuerlig natur utan att likväl taga sig sådana uttryck, att därigenom en grund beredes för utmätande av vederlag i särskilda fall. Speciella avgifter hänföras inom rättsvetenskapen oftast icke till skatter i egentlig mening. De komma till användning endast i sådana fall, då intresset anses kunna vid särskilda tillfällen mera noggrant mätas, och avgifternas uttagande äger närmast karaktären av uppbörd i statens respektive i kommunens verksamhet.

Sedda mot bakgrunden av nu angivna skattegrundsatser lära de nu utgående svenska statliga och kommunala sjöfartsumgålderna — med undantag för lastpenningarna — få anses falla inom ramen för intressebeskattningen, fattad i vidsträckt bemärkelse. De äro att hänföra till det slag av pålagor, som äga karaktären av vederlag för i anspråk tagna prestationer från det allmännas sida. De utgöra en uppbörd i statens respektive kommunens verksamhet och rubriceras också, i vad rör de statliga umgålderna fyr- och båkavgift samt lotspenningar, i budgeten såsom dylik uppbörd. Andra avgifter av nu angiven art än de båda nämnda äro den statliga isbrytaravgiften, kanal- och slussavgifter i farleder, som tillhöra stat eller kommun, samt hamnavgifter i statens och kommunernas hamnar.

Befogenheten till upptagande av nyssnämnda avgifter torde för de statliga avgifternas vidkommande få anses ha sin grund i Konungens ekonomiska lagstiftningsmakt. Ur konstitutionell synpunkt erfordras alltså för tillkomsten av hithörande författningar icke riksdagens medverkan. De kommunala avgifterna grunda sig på kommunernas i kommunallagarna förutsatta rättighet att lägga 'avgifter å den allmänna rörelsen'. Beslut om dylika avgifters påläggande eller förhöjning skall dock enligt uttryckligt stadgande underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Vad lastpenningarna beträffar motsvaras denna umgåld icke av några särskilda prestationer från det allmännas sida till sjöfartens gagn, varför umgåldens karaktär av verklig skatt — till sin natur bestämt åtskild från de ovannämnda avgifterna — är aldeles uppenbar, något som ju också flerfaldiga gånger påvisats under den tidigare behandlingen av frågan om lastpenningarnas avskaffande eller avskrivning. Denna lastpenningarnas skattekaraktär har även kommit till uttryck därigenom, att avgiften beslutas av riksdagen och att uppbörden därav redovisas i budgeten under rubriken skatter såsom en beviljning.

Bestämmandet av arten av denna skatt enligt nutida åskådningar i beskattningsavseende blir beroende av de förhållanden, som ansetts berättiga till skattens fortsatta uttagande av sjöfarten. Så vitt sakkunniga kunnat finna, har i detta avseende icke gjorts gällande, att sjöfarten skulle äga större skatteförmåga än andra näringar, varför lastpenningarna icke böra kunna karakteriseras som en speciell skatt efter förmåga. Erinras må därvid i förbigående, att den under krigsåren av sjöfarten uttagna tonnageavgiften utgjorde en typisk sådan särskatt efter förmåga. Å andra sidan har icke heller gjorts gällande, att lastpenningarna skulle vara motiverade av sådana omständigheter, som i allmänhet äro grundläggande för en objekt-skatt. Närmast synas lastpenningarna böra betecknas som en föräldrad kvarleva från tidigare tillämpade beskattningsgrundsatser, vars fortvaro betingats av statsfinansiella hänsyn samt av föreställningen om att avgiftens borttagande skulle i övervägande grad bereda fördelar för utländska fartyg.»

I fråga om lastpenningarnas finansiella betydelse hava de sakkunniga uttalat sig på följande sätt:

Lastpenningarnas finansiella betydelse.

»Uppbörden av lastpenningar under tiden 1913—1925 framgår av tabellen å sid. 67. Årsmedeltalet för 1923—1925 utgör i runt tal 647,000 kronor. Vid en jämförelse mellan de olika årsintäkterna bör hänsyn tagas till den minskning i uppbörden, som föranletts av de provisoriska bestämmel-

serna om viss avgiftsreduktion enligt 1922 och 1924 års förordningar om befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar. Enligt av general-tullstyrelsen tillhandahållna uppgifter har denna minskning i avgiftsuppbörden under budgetåret 1925/1926 uppgått till i runt tal 276,000 kronor.

Som i annat sammanhang närmare utvecklats, äga lastpenningarna karaktären av en verklig skatt till staten, mot vilken icke svara några särskilda prestationer till sjöfartens tjänst. Lastpenningarnas finansiella betydelse ligger därför uteslutande på det allmänt statsbudgetära området och kan uppskattas allenast genom en jämförelse med riksstatens övriga motsvarande inkomstposter. I nedanstående tabell lämnas en översikt över den relativa storleken för år 1914 samt för budgetåren 1924/1925, 1925/1926 och 1926/1927 av vissa inkomstposter under inkomsttiteln 'egentliga statsinkomster, skatter'.

Inkomsttitel	1914	1924/1925	1925/1926	1926/1927
	I procent av hela beloppet för »skatter»			
Inkomst- och förmögenhetsskatt	22.4	29.2	27.9	28.4
Stämpelmedel	10.4	8.6	8.9	9.0
Automobilskattemedel	—	—	3.0	3.8
Tullmedel	37.1	26.7	26.9	25.6
Sockerskatt	11.8	5.4	5.1	3.1
Tobaksskatt	—	10.8	10.1	11.0
Rusdrycksskatter och maltskatt	16.4	17.7	16.5	17.4
Lastpenningar	0.4	0.1	0.1	0.1
Övriga skattetitlar	1.5	1.5	1.5	1.6
	100.0	100.0	100.0	100.0

Av de lämnade uppgifterna framgår, vilken obetydlig roll lastpenningarna numera spela ur statsfinansiell synpunkt. Uppbörden härav uppgår för de tre senaste budgetåren icke till mera än 0.1 procent av summan av de under titeln 'skatter' upptagna inkomstbeloppen.»

I fråga om *sjöfartsavgifternas ekonomiska verkningar i allmänhet* framhålla de sakkunniga, att de låtit verkställa en beräkning över den totala årliga avgiftsbelastningen å svenska handelsflottan. Enligt denna beräkning kunde avgiftsbelastningen uppskattas till, lågt räknat, omkring 25 miljoner kronor för år. Därav belöpte sig cirka 9.4 miljoner kronor på svenska hamnar och återstoden på utländska hamnar. De sakkunniga påpeka, att avgiftsbelastningen utgör mer än 10 procent av bruttofraktintäkten samt att den väsentligt torde överstiga nettotinkomsten av rederirörelsen.

Sjöfartsavgifternas ekonomiska verkningar.

Till belysande av de *svenska sjöfartsavgifternas storlek i förhållande till dylika avgifter i andra länder* hava de sakkunniga verkställt en särskild utredning, vilken torde få såsom bilaga A fogas vid dagens protokoll.

Av denna utredning hava de sakkunniga ansett sig kunna draga den slutsatsen, att avgiftsbelastningen i allmänhet vore störst i London samt att Oslo och de svenska hamnarna komme därefter. Det hade vidare konstaterats, att den höga avgiftsbelastningen i den förstnämnda hamnen särskilt

berodde på höga hamnumgälder av lokal karaktär, medan i de svenska hamnarna och i Oslo det vore de stora beloppen statliga avgifter (andra än lotspenningar), som medförde, att slutsumman i mera väsentlig mån skilde sig från motsvarande avgiftsbelastning exempelvis i Köpenhamn, varest några statliga sjöfartsavgifter — oavsett isbrytaravgift under vintertiden — icke upptogs.

Emellertid påpeka de sakkunniga, att man icke finge draga förhastade slutsatser rörande den sjöfartsekonomiska innebörden av denna avgiftsbelastning. Det finge nämligen i stort sett ingalunda anses vara så, att avgiftsbördan under normala förhållanden bures av rederinäringen. Endast under ogynnsamma förutsättningar vid enstaka resor eller under de perioder, då fraktnivån i allmänhet vore särskilt låg, syntes en större eller mindre del av denna börda kunna anses åvila sjöfarten. Som regel skedde nämligen genom fraktbetalningen en övervältring av avgiftsbördan på andra led i varuförmedlingen och, sett på lång sikt, måste en sådan övervältring av avgiftsbördan liksom av övriga fartygsomkostnader alltid äga rum, eftersom ju detta utgjorde en given förutsättning för en ekonomiskt lönande drift överhuvudtaget. Emellertid borde därvid bemärkas, att det i betydande omfattning undandroge sig direkt inflytande från redarens sida, när en sådan övervältring kunde verkställas, i det att frakten — utom i fall av fraktmonopol eller fraktöverenskommelser — ju vore beroende av det allmänna läget på fraktmarknaden i varje givet ögonblick. Vad beträffar konkurrensen olika hamnar emellan framhålla de sakkunniga, hurusom det i den allmänna diskussionen ofta gjorts gällande, att sjöfartsavgifterna härvidlag spelade en viktig roll, men anföra vidare, att de sakkunniga för sin del vore av den uppfattningen, att de egentliga sjöfartsavgifternas betydelse för hamnkonkurrensen icke borde överskattas. Det vore i själva verket en mångfald andra faktorer med avsevärt större verkningsgrad, som härvidlag spelade in, såsom hamnens geografiska läge, inseglingsförhållandena och hamndjupet, hamnens tekniska utrustning, lossnings- och lastningskostnaderna m. m. dylikt. Visserligen vore det så, att onormalt höga sjöfartsavgifter kunde verka trafikhämmande även om konkurrensförutsättningarna i övrigt voro av gynnsammaste slag och särskilt syntes de å godset vilande umgälderna ofta kunna vara utslagsgivande vid avlastarnas val av skeppningsort. Men i stort sett kunde sjöfartsavgifterna anses äga betydelse i hamnkonkurrensen allenast i sådana fall, då konkurrensförutsättningarna i övrigt vore i huvudsak likvärdiga. I den mån sjöfartsavgifterna ägde någon inverkan på hamnarnas förmåga att göra sig gällande i konkurrensen, bleve emellertid dessa avgifter på indirekt väg av väsentlig betydelse för den kommersiella utvecklingen i allmänhet. Hamnkonkurrensen erbjöde nämligen intresse icke blott ur lokala synpunkter. När fråga vore om tävlan med utländska hamnar ägde den i själva verket en räckvidd, som sträckte sig vida härutöver. En hamns förmåga att i konkurrens med utländska hamnar draga till sig den större trafiken och att såmedelst efter hand bliva

en samlingspunkt för importen och exporten samt ett centrum för transittrafiken utgjorde nämligen icke blott en förutsättning av primär betydelse för det lokala näringslivets uppblomstring utan medförde även vidgade affärsmöjligheter och allmänt ökad kommersiell livaktighet i första hand för hamnens uppland men i stort sett även för landet i dess helhet.

De sakkunniga inga härefter på spörsmålet, *huruvida och i vilken omfattning nu gällande sjöfartsavgifter böra bibehållas* och upptaga härvid först frågan om *lastpenningarna*.

De anföra i detta ämne följande:

»Den i föregående kapitel lämnade framställningen giver vid handen, att de pålagor, som gemenligen betecknas såsom sjöfartsavgifter, alltjämt äro relativt många och till sin karaktär av olika innebörd. Hit hänföras sålunda icke blott sådana umgälder, vilka närmast äga naturen av uppbörd i statens och kommunernas verksamhet till sjöfartens tjänst, utan dessutom en verklig direkt skatt till staten, vidare en del skatte- och avgiftsförläggningar samt slutligen några avgifter av privaträttslig karaktär. Att ett dylikt invecklat och för sjöfarten och hamnrörelsen besvärande system av pålagor alltjämt består i vårt land torde ha sin förklaring däri, att avgifterna, som till övervägande delen leda sitt ursprung långt tillbaka i tiden, icke synas hittills hava underkastats någon mera djupgående granskning med hänsyn till de rättsgrunder, varpå avgifterna vila, och till den därav betingade rättmätigheten i deras uttagande. De mått och steg i förenklade riktning, som tid efter annan företagits i fråga om de lokala avgifterna, hava visserligen medfört förbättringar i jämförelse med de verkligt kaotiska förhållanden, som tidigare rådde på detta område. Men ännu förefinnas vissa kvarlevor från äldre tiders åskådningssätt rörande sjöfartens speciella lämplighet som bidragsgivare till skilda ändamål. Betydelsen av de pålagor, varom nu är fråga, icke blott för sjöfarten utan även för den kommersiella samfärdseln i allmänhet gör det angeläget, att dessa pålagor underkastas en genomgående förenkling och nedskärning.

Vid behandlingen av frågan om vilka avgifter, som skola framgent bibehållas, framstår först nödvändigheten utav att från sjöfartsavgifterna utmönstra alla sådana pålagor, som äro av skattenatur och alltså innebära en extra beskattning av sjöfarten.

I kap. III här ovan har närmare påvisats vilka umgälder, som kunna anses äga karaktären av skatt. Av sådant slag äro lastpenningarna och avgiften till svenska kyrkan i London samt de i Stockholm utgående Danvikspenningarna och fattigpenningarna. Även tonavgiften, som till sin egentliga karaktär utgör ett arbetsgivarens bidrag till de arbetsanställdas pensionering, kan, så länge avgiftsintäkten på grund av otillräckligt statsanslag till sjömanshusen måste tagas i anspråk för täckande av sjömanshusens kostnader för offentliga förvaltningsbestyr, på visst sätt anses vara av skattenatur. Endast lastpenningarna tagas direkt i anspråk av staten. Övriga angivna skatter hava bortförlänts till respektive institutioner.

Frågan huruvida staten för täckande av sina allmänna inkomstbehov eller för att bereda understöd åt allmännyttiga inrättningar lämpligen bör taga särskilt sjöfarten i anspråk såsom skattekälla faller strängt taget utom ramen för de sakkunnigas uppdrag. Det principiella bedömandet härav borde givetvis helst ske i samband med behandlingen av frågan om statsskatternas

fördelning i allmänhet, varvid olika näringars skatteförmåga eller intresse-gemenskap med samhället såsom grund för speciell beskattning böra vägas mot varandra. Då emellertid vid prövningen av de statliga skattefrågorna lastpenningarna och övriga nu behandlade skatter — såvitt sakkunniga kunnat finna — hittills lämnats åsido, har det ansetts nödigt att i detta sammanhang ingå jämväl på hithörande spörsmål.

Vad då först *lastpenningarna* beträffar bör erinras om den långvariga strävan, som gjort sig gällande för att få den ifrågavarande speciella skatten å sjöfarten slopad. En dylik reform, som vid flera tillfällen synes ha varit nära sitt förverkligande, har dock icke hittills kunnat genomföras, om än som resultat av det målmedvetna arbetet i denna riktning åstadkommits en minskning av skatten samt på senaste år som en provisorisk anordning en icke obetydlig ytterligare beskärning av skatteplikten.

De skäl, som vid skilda tillfällen åberopats till stöd för avskaffande av denna »avgift», hava i första hand hänfört sig till lastpenningarnas karaktär av skatt. Det har påvisats, att avgiften utgör en kvarleva från numera icke erkända skatteprinciper och att den äger en viss likhet med grundskatterna, varför, när dessa avskrivits till fulla, också lastpenningarna borde avskaffas. Uttagandet av en dylik »avgift» har ansetts innefatta en beskattning icke på inkomsten genom fartygets användande utan på själva fartyget, så mycket mera oegentligt som andra transportmedel icke beskattades. Vidare har framhållits det orättvisa uti, att endast sjöfartsnäringen vore belastad med en dylik direkt statsskatt av speciell natur, varjämte erinrats om skattens verkningar som en extra belastning å varuutbytet. Slutligen har erinrats om att genom frihamnsinstitutionens införande i vårt land ett nytt och tungt vägande skäl för lastpenningarnas avskaffande tillkommit, i det att en »avgift» av dylik natur tydligen verkar hämmande på de svenska frihamnarnas förmåga att draga till sig transittrafiken.

Gentemot nu angivna skäl för lastpenningarnas avskaffande synes såsom motiv för deras bibehållande endast hava gjorts gällande, dels att denna inkomstkälla av statsfinansiella hänsyn icke borde fränhändas det allmänna, dels att man genom lastpenningarna hade möjlighet att jämväl beskatta den utländska sjöfarten på svenska hamnar.

De sakkunniga finna för sin del avgörande skäl tala för att lastpenningarna snarast böra helt avskaffas.

Att lastpenningarna såsom skatt icke stå i överensstämmelse med nutida askådningar inom skatteteorien torde överhuvudtaget icke vara föremål för bestridande. Även om sjöfartsnäringen med hänsyn till sin ekonomiska bärkraft eller på grund av en förment starkare intressegemenskap med samhället ännu skulle anses vara ett mera lämpat objekt för en särbeskattning än andra näringar — något som emellertid synes kunna på goda grunder betvivlas — kan det därför anses fullt motiverat, att lastpenningarna såsom en otidsenlig skatteform avskaffas för att eventuellt, om så anses befogat, ersättas med en på moderna grunder baserad skatt efter förmåga eller intresse.

Den uppfattningen, att lastpenningarna skulle erbjuda någon fördel framför andra skatteformer på den grund, att genom den ifrågavarande un-gälden möjlighet bereddades till en beskattning jämväl av den utländska sjöfarten, kan i stort sett icke anses riktig. Visserligen är det så, att den skatteböroda, som lastpenningarna representera, i första hand bäres av sjöfarten och att alltså de utländska fartygen få taga sin anpart därav. Men man måste — såsom närmare framhållits i kap. III — vara berättigad

förutsätta, att en skatteövervältring på andra led i varuomsättningen och i sista hand på konsumenten i längden alltid äger rum. De enstaka undantagsfall, då utländska fartyg vid tillfälliga hamnbesök i Sverige nödgas på grund av fraktförhållandena själva i större eller mindre grad bära avgiftsbördan, torde i verkligheten vara alltför sällsynta för att kunna motivera bibehållandet av en beskattningsform, som av olika vägande skäl anses olämplig och orättvis.

Vad de näringsekonomiska förhållandena beträffar har i kap. III blivit mera allmänt belyst, vilka verkningar sjöfartsavgifterna äga för därav berörda näringsintressen, för hamntrafiken och för konsumenterna. Den belastning på de särskilda fartygen, som lastpenningarna utgöra, måste, även med hänsyn tagen till den reduktion av denna umgäld, som för viss trafik genomförts genom 1922 och 1924 års provisoriska förordningar om befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar, betecknas såsom ganska kännbar. Till sina egentliga verkningar äro lastpenningarna emellertid att likställa med finanstullarna men de belasta — i motsats till vad fallet är med dessa tullar — icke blott vissa varuslag, vilka ansetts särskilt lämpliga för en dylik belastning, utan även, i den mån de skola erläggas, allt annat gods, som föres in eller ut över rikets gränser. Att lastpenningarna härigenom måste i sin mån verka tillbakahållande på den kommersiella livaktigheten i allmänhet torde ligga i sakens natur liksom också att de i samma mån äga ett hämmande inflytande på hamntrafikens utveckling. Beträffande transittrafiken och frihamnarna har detta vunnit speciellt erkännande från statsmakternas sida genom tillkomsten av 1922 och 1924 års nyssnämnda provisoriska förordningar, enligt vilka lastpenningar under vissa förutsättningar icke erläggas i frihamn.

Vad slutligen angår de statsfinansiella hänsyn, som ansetts påkalla lastpenningarnas bibehållande, har i kap. III påvisats, att den årliga intäkten av denna skatt icke uppgår till mer än 0.1 procent av totala beloppet för egentliga skatter. Med hänsyn härtill lär knappast med fog kunna göras gällande, att det av statsfinansiella hänsyn skulle föreligga något avgörande hinder mot lastpenningarnas avskaffande.»

På sätt i det föregående framhållits utgår giltighetstiden för de för närvarande gällande provisoriska bestämmelserna avseende viss lindring i såväl lastpenningarna som fyr- och båkavgiften den 30 juni innevarande år. I anledning därav anmodade jag i skrivelse den 5 oktober 1928 kommerskollegium och generaltullstyrelsen att gemensamt taga under övervägande, om och i vad mån bestämmelser av motsvarande innehåll vore erforderliga även efter förstnämnda dag. Den 8 november 1928 hava ämbetsverken inkommit med det sålunda begärda yttrandet, och därvid, efter att bland annat hava erinrat om förenämnda beslut den 26 oktober 1928 angående provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift, anfört följande:

»Beträffande förarbetena till och grunderna för den lagstiftning, förvarande remiss avser, tillåta sig ämbetsverken hänvisa särskilt till Kungl. Maj:ts propositioner i ämnet nr 188 vid 1922 års riksdag, nr 108 vid 1924 års riksdag och nr 46 vid 1927 års riksdag samt sistnämnda riksdags skrivelse nr 72 ävensom ämbetsverkens gemensamma yttranden i ämnet den 12 februari 1924 och den 29 oktober 1926 till vederbörande departementschef.

Kommerskollegii och generaltullstyrelsens utlåtande den 8 november 1928.

I sitt sistnämnda yttrande framhöllo ämbetsverken, bland annat, hurusom, såsom ock av ett utlåtandet bifogat yttrande från ovannämnda sakkunniga framginge, det icke kunde förväntas, att förslag till allmän reglering av föreskrifterna rörande sjöfartsavgifterna skulle kunna föreligga slutbehandlat, ens såvitt på kollegium berodde, vid sådan tidpunkt, att därå kunde grundas författningar, som skulle kunna tråda i kraft den 1 juli 1927. Vid sådant förhållande och då de syften, som låge till grund för åsyftade provisoriska lagstiftning, syntes ämbetsverken alltjämt böra tillgodoses, funne sig ämbetsverken böra föreslå, att lagstiftningen i fråga gäves förlängd provisorisk giltighet. I sådant syfte hemställde kollegium, under åberopande jämväl av vad de sakkunniga anfört rörande de då gällande provisoriska författningarnas verkningar, om åtgärder i syfte att nämnda författningar bleve gällande även efter den 30 juni 1927 tillsvidare intill dess annorlunda kunde vara förordnat, och förklarade sig generaltullstyrelsen för sin del, med hänsyn till förhandenvarande förhållanden, icke vilja motsätta sig ett fortsatt provisorium på sätt kollegii hemställdan innebure, varjämte ämbetsverken förmäde sig icke hava att tillråda någon ändring i författningarna i fråga.

Med beaktande av vad ämbetsverken sålunda anfört avläts ovannämnda nådiga proposition nr 46 till 1927 års riksdag.

Sedan emellertid riksdagen i ovannämnda skrivelse nr 72, under uttalande av förhoppning att resultatet av pågående utredning angående sjöfartsavgifter skulle kunna föreläggas redan 1929 års riksdag, tillkännagivit, att riksdagen, som icke kunnat oförändrat bifalla Eders Kungl. Maj:ts ifrågasvarande proposition, antagit visst förslag till förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 2 maj 1924 angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar, utfärdades förberörda den 14 april 1927 omförmälda nådiga förordningar nr 103 och 104.

Såsom ovan framgår är ytterligare utredning i vissa hänseenden erforderlig, innan ett slutligt bedömande av ovannämnda sakkunnigeförslag i samtliga delar kan ske. Vad angår särskilt frågan om eventuellt nya beräkningsgrunder, bland annat, beträffande *fyr- och båkavgiften*, så lärer ett bedömande av förslaget i nu åsyftad del icke kunna verkställas förrän efter erforderliga överväganden på grundval av de resultat, som må komma att framgå efter ordnande och bearbetande av det genom omförmälda provdebitering vunna materialet. Då provdebiteringen avses komma att omfatta hela år 1929 och redan i sakens nuvarande läge kan förutses, att åsyftade överväganden måste komma att föranleda ytterligare uppskov med frågans slutliga handläggning, tillåta sig ämbetsverken, under framhållande av att de skäl, som på sin tid föranlett statsmakterna att medgiva sjötrafiken vissa lättnader i de statliga sjöfartsavgifterna, alltjämt göra sig gällande med oförminskad styrka samt att ämbetsverken icke heller denna gång hava att tillråda ändring i avseende å de beträffande fyr- och båkavgiften genom omförmälda förordning nr 105 av den 2 maj 1924 meddelade bestämmelser, härigenom föreslå, att i ämnet måtte utfärdas föreskrift därom att nämnda förordning skall äga fortsatt tillämpning från och med den 1 juli 1929 tillsvidare intill dess annorlunda kan varda förordnat.

Då kollegium i sin framställning den 4 augusti 1928 angående de sakkunnigas betänkande framhållit, hurusom ett definitivt ståndpunktstagande i åtskilliga avseenden redan nu borde kunna äga rum på grundval av den av de sakkunniga verkställda utredningen, syftade kollegium bland annat

och särskilt på det i betänkandet innefattade förslaget om *lastpenningarnas avskaffande*.»

Sedan ämbetsverken därefter i korta drag redogjort för innehållet i sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande rörande lastpenningarna ävensom beträffande sin tidigare intagna ståndpunkt till frågan om denna umgälds avskaffande hänvisat till ovannämnda utlåtanden den 16 december 1919 och den 13 mars 1920, anföra de vidare:

»Ämbetsverken finna sig kunna i huvudsak ansluta sig till de skäl, som av de sakkunniga anförts till stöd för lastpenningarnas avskaffande.

Att lastpenningarnas upphörande skulle i icke oväsentlig grad gynnsamt påverka de svenska hamnarnas, särskilt frihamnarnas, förmåga att i konkurrens med utländska hamnar draga till sig trafik, synes ämbetsverken vid beaktande av den utredning, som av sjöfartsavgiftssakkunniga förebragts rörande avgiftsläget i de svenska hamnarna jämfört med motsvarande förhållanden i utländska hamnar, vara påfallande. Väl äro genom omförmälda förordning den 2 maj 1924 (nr 104) angående befrielse i vissa fall från erläggande av lastpenningar vissa lättnader i denna avgift genomförda, vilka komma särskilt frihamnstrafiken till godo och därmed kunna i sin mån bidraga till stimulerande av transittrafiken på dessa hamnar, men vore det givetvis av stort värde ur nu angivna synpunkter, om den avgiftsbelastning, som lastpenningarna likväl alltjämt innebära, kunde helt avlyftas. Verkningarna ur nämnda synpunkter av lastpenningarnas upphörande böra sålunda enligt ämbetsverkens mening icke underskattas.

Det sedan längre tid rådande depressionspräglade läget inom sjöfarten synes ämbetsverken särskilt tala för åtgärders vidtagande just nu för åstadkommande av den lättnad i avgiftsbördan, som upphörandet av lastpenningarna skulle innebära, en lättnad som måste anses så mycker mer motiverad, som nu ifrågavarande avgift, såsom vid flerfaldiga tillfällen påvisats, vilar på varken rättvis eller eljest rationell grund. Såvitt ämbetsverken finna, kunna statsfinansiella skäl icke heller längre med tillräckligt fog åberopas mot en åtgärd av nu åsyftad art.

Syftemålen med den tilltänkta omläggningen av systemet för beräkandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter voro att vinna förenklingar och större rättvisa i detta system. Redan upphävandet av lastpenningarna skulle innebära en avsevärd förenkling av avgiftssystemet, varför även häri synes ämbetsverken ligga ett starkt skäl för att på förevarande punkt utan vidare uppskov realisera de sakkunnigas förslag. Åtgärden att ur avgiftssystemet vid dettas uppbyggande efter mera rationella och rättvisa grunder utmönstra lastpenningavgiften lärer få anses ofrånkomlig och måste i varje fall förr eller senare upptagas till slutlig behandling. Då förslaget härutinnan icke står i det samband med övriga av de sakkunniga framlagda förslag, att detsamma icke kan eller bör behandlas för sig, när nu frågan ånyo blivit aktuell genom utlöpande vid ovan angivna tidpunkt av giltighetstiden för den provisoriska lagstiftningen i ämnet, anse ämbetsverken, med hänvisning till vad ovan i övrigt anförts, att åtgärder för ifrågavarande avgifts upphävande böra nu vidtagas. I detta sammanhang torde slutligen förtjäna uppmärksammas, att samtliga vederbörande av denna fråga berörda, som enligt vad ovan framgår, till collegium avgivit yttranden angående de sakkunnigas betänkande, hava givit sin anslutning åt förslaget om avskaffande av denna starkt skattebetonade avgift. Vissa representativa sammanslutningar bland dessa hava därjämte särskilt betonat

angelägenheten av att åtgärder i dylik riktning vidtagas utan ytterligare uppskov. Förslaget torde sålunda kunna sägas vara uppburet av en enhällig opinion inom sjöfarten.

Ämbetsverken få alltså, med överlämnande tillika av en sammanställning, varav framgår lastpenninguppbördens storlek beträffande ett vart av åren 1913—1927, hemställa om åtgärder i syfte dels att förordningen den 2 maj 1924 (nr 105) angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift kommer att äga fortsatt tillämpning från och med den 1 juli 1929 tillsvidare intill dess annorlunda kan varda förordnat, dels ock att med utgången av juni månad nämnda år § 14 i gällande förordning med tulltaxa för inkommande varor upphäves.»

Den i ämbetsverkens utlåtande åberopade sammanställningen över lastpenninguppbördens storlek under vissa år torde få såsom bilaga B fogas vid dagens protokoll.

Över kommerskollegii och generaltullstyrelsens i berörda utlåtande den 8 november 1928 sålunda framställda förslag har statskontoret, efter remiss, den 27 november 1928 avgivit yttrande; därvid har ämbetsverket uttalat sig på följande sätt:

Statskontoret.

»Statskontoret vill erinra, att kommerskollegium och statskontoret den 13 mars 1920 avgivit gemensamt utlåtande beträffande vissa sjöfartsavgifter och därvid bland annat föreslagit, att lastpenningarna skulle från och med 1921 års ingång upphöra att utgå, ävensom uttalat, att en närmare utredning borde ske i fråga om debiteringen av fyr- och båkavgifterna. Utredning i sistnämnda hänseende har sedermera igångsatts, men något beslut har icke fattats rörande upphörandet av lastpenningarna.

I förevarande utlåtande hava kommerskollegium och generaltullstyrelsen föreslagit, att lastpenningarna skola upphöra att utgå från och med utgången av juni månad 1929 samt att, i avvaktan på slutförandet av den pågående utredningen rörande fyr- och båkavgifterna, nådiga förordningen den 2 maj 1924 (nr 105) angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift skall äga fortsatt tillämpning från och med den 1 juli 1929 tills vidare, intill dess annorlunda kunde vara förordnat.

Statskontoret är fortfarande av den uppfattningen, att åtgärder böra vidtagas för att lastpenningarna skola upphöra att utgå. Emellertid lära dessa avgifter på grund av det sedan år 1920 förändrade penningvärdet numera äga en större betydelse ur statsfinansiell synpunkt än tillföre. Det vill därför synas ämbetsverket, som om tveksamhet kan råda, huruvida den jämförelsevis betydande inkomst som lastpenningarna representera — å riksstaten för budgetåret 1928/1929 har härav beräknats en inkomst å 750,000 kronor — kan uteslutas redan vid uppgörandet av riksstaten för budgetåret 1929/1930. För den händelse statsfinansiella skäl anses tala för ett uppskjutande av åtgärder i angivna hänseende torde någon större olägenhet knappast vara förbunden med att lastpenningarna upphöra först sedan utredningen rörande fyr- och båkavgifterna avslutats. Det synes i så fall statskontoret önskvärt, att denna utredning påskyndas så, att beslut i ärendet kan fattas senast vid 1931 års riksdag. Med den ståndpunkt, statskontoret sålunda intagit till frågan om lastpenningarnas avskaffande, vill ämbetsverket ifrågasätta, om icke giltighetstiden av ovannämnda förordning den 2 maj 1924 angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift bör inskränkas till utgången av juni månad 1931.»

Frågan om avskaffande av den speciella umgäld, som under namn av lastpenningar vilar å den utrikes sjöfarten, har, såsom av den av mig lämnade redogörelsen framgår, vid åtskilliga tillfällen varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. En dylik reform har emellertid, huvudsakligen av statsfinansiella hänsyn, hittills icke blivit genomförd. Som resultat av arbetet i denna riktning är likväl att anteckna dels en vid 1885 års riksdag vidtagen nedsättning av lastpenningarna från 14 öre till 10 öre per ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet dels ock på senaste år som en provisorisk anordning en icke obetydlig ytterligare beskärning av skatteplikten.

Det av sjöfartsavgiftssakkunniga av år 1924 i deras betänkande den 23 mars 1927 framlagda förslaget om lastpenningarnas avskaffande ävensom kommerskollegii och generaltullstyrelsens ovannämnda utlåtande den 8 november 1928 hava nu givit Kunzgl. Maj:t särskild anledning att taga frågan om denna umgälds upphörande under förnyat övervägande. I meranämnda utlåtande hava nämligen de båda ämbetsverken, i anledning därav att den i ämnet gällande provisoriska lagstiftningen om lindringar i vissa fall beträffande lastpenningarnas erläggande utgår med juni månad innevarande år, kraftigt uttalat sig för att redan nu och utan att avvakta lösandet av frågan om sjöfartsavgifterna i hela dess vidd förverkliga de sakkunnigas förslag om sagda umgälds fullständiga avskaffande; och hava ämbetsverken för sin del föreslagit, att tidpunkten för lastpenningarnas upphörande måtte sättas till utgången av juni månad 1929. Även statskontoret har tillstyrkt vidtagande av åtgärder i syfte att lastpenningarna skola upphöra att utgå, ehuruval detta ämbetsverk ifrågasatt, att, därest statsfinansiella skäl för närvarande kunde anses tala för ett uppskjutande av dylik åtgärd, tidpunkten för lastpenningarnas upphörande måtte tillsvidare framflyttas, dock högst till utgången av juni månad år 1931.

De skäl, som vid skilda tillfällen åberopats till stöd för att lastpenningarna borde avskaffas, hava i första hand hänfört sig till denna avgifts karaktär av skatt. Det har framhållits, att desamma utgjorde en kvarleva från ett skattesystem, som vilade på numera icke erkända principer. Då grundskatterna, med vilka lastpenningarna närmast vore jämförliga, avskrivits till fullo, borde jämväl lastpenningarna avskaffas. Uttagandet av denna umgäld innefattade en beskattning icke på inkomsten genom fartygets användande utan på själva fartyget, ett förhållande som vore så mycket mera oegentligt som andra transportmedel icke beskattades. Än vidare har framhållits det oegentliga uti, att endast sjöfartsnäringen vore belastad med en dylik direkt statsskatt av speciell natur, som till sina verkningar även utgjorde en extra belastning å varuutbytet. Slutligen har erinrats om att genom frihamnsinstitutionens införande i vårt land ett nytt och tungt skäl för lastpenningarnas avskaffande tillkommit, i ty att desamma verkade hämmande på de svenska frihamnarnas förmåga att draga till sig transittrafiken.

Att lastpenningarna såsom skatt icke stå i överensstämmelse med nutida åskådningar inom skatteteorien torde över huvud taget icke vara föremål för bestridande. Ifrågavarande umgåld, vilken bör noga skiljas från sådana avgifter, som av skeppsfarten utkrävas såsom direkt gottgörelse för inrättningar och anstalter till sjöfartens gagn, lärer svårligen kunna med principiella grunder motiveras. Att lastpenningarna utgöra en otidsenlig skatteform är ock en åsikt, som i utlandet vunnit erkännande. Sålunda hava i olika länder av sjöfarten tillföre utkrävda avgifter, motsvarande lastpenningarna, redan för lång tid tillbaka avskaffats.

Att lastpenningarnas upphörande även i vårt land skulle i icke oväsentlig mån gynnsamt påverka de svenska hamnarnas, särskilt frihamnarnas, förmåga att i konkurrens med utländska hamnar draga till sig trafik, synes mig vid beaktande av den utredning, som av sjöfartsavgiftssakkunniga förbragts rörande avgiftsläget i svenska hamnar jämfört med motsvarande förhållanden i utländska hamnar, vara sannolikt. Visserligen hava särskilt frihamnarna redan nu kommit i åtnjutande av vissa lättnader i fråga om sagda umgålds erläggande, men det står för mig fullt klart, att det för främjande av transittrafiken på dessa och svenska hamnar i allmänhet är ett viktigt önskemål, att den avgiftsbelastning, som lastpenningarna innebära, helt avlyftes.

Som stöd för de invändningar, som hittills framförts mot ett upphävande av lastpenningarna, hava huvudsakligen åberopats statsfinansiella betänkligheter. Beträffande lastpenningeuppbördens storlek förhåller det sig ju emellertid så, att denna umgåld under de senare åren uppgått till endast omkring 0.1 procent av summan av de i riksstaten under titeln »skatter» upptagna inkomstbeloppen. Ur statsfinansiell synpunkt måste lastpenningarna alltså numera anses spela en tämligen obetydlig roll.

Den uppfattning, som vid några tillfällen framförts, nämligen att lastpenningarna erbjöde en särskild fördel framför andra skatteformer på den grund, att genom desamma möjlighet bereddes till en beskattning jämväl av den utländska sjöfarten på svenska hamnar, kan i stort sett icke anses riktig. Visserligen förhåller det sig så, att den skattebörd, som lastpenningarna innebära, i första hand bäres av sjöfarten och att alltså även de utländska fartygen få taga sin anpart därav. Men då man måste vara berättigad att antaga, att en övervältring av skattebördan på andra led i varuomsättningen och i sista hand på konsumenterna i de allra flesta fall äger rum, lärer nyss framhållna synpunkt icke kunna tillerkännas någon avgörande vikt. I själva verket komma lastpenningarna, såsom sjöfartsavgiftssakkunniga påpekat, att till sina verkningar utgöra en finanstull, som påvilar all landets import och export utan åtskillnad eller hänsyn till skatteförmåga. En sådan avgift måste betecknas såsom föga tillfredsställande såväl ur statsfinansiell som ur nationalekonomisk synpunkt.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att någon möjlighet att från lastpenningar befria de svenska fartygen men låta samma umgåld kvarstå för

de utländska icke torde förefinnas med hänsyn till åtskilliga med olika länder ingångna sjöfartstraktater, genom vilka vederbörande länders fartyg tillförsäkrats enahanda förmåner som de svenska. Även fränsett detta förhållande skulle en sådan åtgärd naturligen vara ägnad att ur internationell synpunkt framkalla betänkliga konsekvenser.

Att lastpenningarnas avskaffande sålunda icke skulle komma enbart den svenska sjöfarten till godo, förhindrar icke att en dylik åtgärd skulle av denna näring hälsas med stor tillfredsställelse såsom en akt av rättvisa och icke minst såsom en avsevärd förenkling av det nuvarande systemet för beräklandet och uppbörden av de allmänna sjöfartsavgifterna, en förenkling vilken måste sägas ur olika synpunkter vara i hög grad påkallad. Vid sådant förhållande och enär frågan om lastpenningarnas avskaffande utan olägenhet kan lösas för sig och således utan samband med övriga utav de sakkunniga framlagda, ännu icke slutbehandlade förslag, anser jag mig böra tillstyrka, att, då nu frågan om denna umgäld ånyo blivit aktuell genom det snara utlöpanet av giltighetstiden för den provisoriska lagstiftningen i ämnet, framställning om lastpenningarnas fullständiga avskaffande avlättes till den nu pågående riksdagen.

Med avseende å tidpunkten för denna umgälds upphävande synes mig densamma lämpligen böra sättas till utgången av innevarande budgetår. Detta står också i överensstämmelse med att någon intäkt från denna skatt ej blivit beräknad i årets riksstatsförslag, från vilket skattetiteln ifråga jämväl uteslutits. Det mindre belopp, som på grund av gällande bestämmelser om anstånd med erläggande av sjöfartsavgifter kan komma att inflyta i lastpenningar under budgetåret 1929/1930, torde böra redovisas under inkomstiteln »diverse inkomster».

Av vad ämbetsverken anført i fråga om, bland annat, fyr- och båkavgiften framgår, att det av de sakkunniga avgivna förslaget till reglering av nämnda avgift icke kan föreligga slutbehandlat vid sådan tidpunkt, att vid upphörande av de nu gällande provisoriska bestämmelserna beträffande sagda avgift å förslaget grundad ny författning skulle kunna träda i kraft. På grund härav och då de skäl, som på sin tid föranledde medgivande av vissa lättnader i meranämnda avgift, alltjämt göra sig gällande, är det min avsikt att i sinom tid, då riksdagens beslut i avseende å lastpenningarna föreligger, förelägga Kungl. Maj:ts prövning förslag om förlängd giltighet av den rörande fyr- och båkavgiften gällande provisoriska lagstiftningen, i vilken icke några ändringar nu ifrågasätts.

Med åberopande av vad jag sålunda anført hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att § 14 i förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor skall upphöra att gälla med utgången av juni 1929.»

Kungl. Maj:ts proposition Nr 44.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Einar Engelstedt.

*Bilaga A.***Avgiftsbelastningen i vissa svenska och utländska hamnar.**

Beträffande tillvägagångssättet för den i efterföljande tabeller innefattade utredningen rörande avgiftsbelastningen i vissa svenska och utländska hamnar hänvisas till den i texten sid. 71 lämnade redogörelsen¹.

Till de i tabellerna lämnade uppgifterna må göras följande särskilda anmärkningar.

Svenska hamnarna: Lotsavgifterna äro beräknade enligt sommartaxa. Enligt vinterlotstaxan utgå högre lotsavgifter. Den statliga isbrytaravgiften, som utgår under hela året, är inräknad i de statliga avgifterna. I Stockholm utgå 50 % högre lotsavgifter, och Dalaröleden användes. Med de förutsättningar i avseende å router och laster, som angivits i de valda exemplen, synes en tillämpning av respektive hamntaxors bestämmelser om reduktion i hamnavgiften vid reguljär fart icke kunna komma ifråga i avseende å de nu ifrågavarande fartygen. För att emellertid lämna upplysning om den ungefärliga storleken av de rabatter, som kunna inträda vid viss reguljär fart, hava de rabatterade avgiftsbeloppen även angivits i tabellerna.

Oslo: Vintertid tillkommer lokal isbrytaravgift. Inga reduktioner i avgifterna inträda vid reguljär fart utom beträffande »havnefogdepengene», som utgå med lägre belopp, om mindre än 100 »bestuvningston» lossas eller lastas.

Köpenhamn: Vintertid tillkommer statlig isbrytaravgift; då gälla också högre lotsavgifter. För reguljär fart inträder avgiftsreduktion först vid två anlöpningar per vecka.

Danzig: Vintertid tillkommer särskild isbrytaravgift. Fyravgift utgår i stället för hamnavgift vid lastning eller lossning på redde. Avgiftsreduktion i hamnavgiften med 5 % fr. o. m. sjunde och med 10 % fr. o. m. elfte hamnbesöket.

Stettin: Vintertid tillkommer särskild isbrytaravgift. Bogseringstvång gäller i farleden Stettin—Swinemünde för större fartyg, varigenom avgiftssumman avsevärt höjes. Reduktion i avgiften inträder först fr. o. m. elfte anlöpningen.

Hamburg: Högre vinterlotstaxa. De i förevarande exempel avsedda varorna lossas i regel på redde. Om kaj användes tillkommer »Raumgebühr» (0,08 guldmärk per dygn och kbm nettodräktighet) och »Ladungsgebühr» (0,12 guldmärk för 100 kg lossat eller lastat gods). Ingen reduktion i avgifterna vid reguljär fart. Lika i tullhamnen och frihamnen.

¹ Utredningen har avsett fyra båtar, vilka antagits dels (alt. A.) första gången under året i oregelbunden fart anlöpa de ifrågavarande hamnarna, dels (alt. B.) under ett år trafikera samma hamnar i reguljär fart och vilka i båda alternativen antagits antingen anlöpa med full last för att utklara i barlast eller ock anlöpa i barlast för utklaring med full last.

Endast å fartyget vilande sjöfartsavgifter i egentlig mening hava medtagits såsom lotsavgifter (inkl. hamnlotspengar) lastpenningar, fyravgifter, hamn- och dockavgifter, sjömanshusavgifter och dylikt. (Däremot ha ej medräknats stuvningskostnad, kranavgift, bogsering, vattenavgift m. fl. sådana speciella kostnader.) Isbrytaravgifter hava ej heller medtagits med undantag dock för den svenska statliga isbrytaravgiften, som utgår under hela året som en förhöjning av fyr- och båkavgiften.

Antwerpen: Högre vinterlotstaxa. Kajavgiften utgår med lägre belopp vid fätare hamnbesök.

Rotterdam: Högre vinterlotstaxa. För fartyg, som lossa »general cargo» vid kaj, tillkommer kajavgift Reduktion i hamnavgiften efter 12 anlöpningar.

London: »Light Dues» utgå endast 6 ggr per år, räknat från 1 april.

Hull: Ingen reduktion för reguljär fart. — Dockavgiften står i förhållande till resans längd. Fartyget III antages föra trä från svensk Norrlandshamn.

Le Havre: För »general cargo» gäller reduktion i dockavgiften (30 %) efter 6 månaders reguljär fart med minst en anlöpning per månad.

Myntkurserna äro avrundade medeltal för tiden juli—september 1926.

Fartyg I. $\left. \begin{array}{l} \{2,800 \text{ eng. nettoton.}\} \\ \{3,600 \text{ sv. nettoton.}\} \end{array} \right\}$ Spannmål från Sydamerika.

A. Ej reguljär fart.

H a m n	Lotsavgif- ter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	darav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	610: —	3,700: —	2,620: —	4,310: —	—	4,310: —
Frihamn	610: —	3,190: —	2,110: —	3,800: —	—	3,800: —
Göteborg						
Tullhamn	290: —	4,090: —	2,580: —	4,380: —	—	4,380: —
Frihamn	290: —	3,580: —	2,070: —	3,870: —	—	3,870: —
Malmö						
Tullhamn	150: —	3,880: —	2,580: —	4,030: —	—	4,030: —
Frihamn	150: —	3,370: —	2,070: —	3,520: —	—	3,520: —
Sundsvall	110: —	3,660: —	2,580: —	3,770: —	—	3,770: —
Oslo	800: —	4,010: —	3,080: —	4,810: —	0: 82	3,940: —
Köpenhamn						
Tullhamn	170: —	1,820: —	—	1,990: —	0: 99	1,970: —
Frihamn	150: —	1,820: —	—	1,970: —	0: 99	1,950: —
Danzig	570: —	1,590: —	—	2,160: —	0: 73	1,580: —
Stettin	870: —	2,080: —	62: —	2,950: —	0: 89	2,630: —
Hamburg						
Tullhamn }	450: —	680: —	—	1,130: —	0: 89	1,010: —
Frihamn }						
Antwerpen	1,600: —	4,450: —	60: —	6,050: —	0: 10	610: —
Rotterdam	480: —	870: —	70: —	1,350: —	1: 50	2,030: —
London	54.0.0	285.0.0	35.0.0	339.0.0	18: 16	6,160: —
Hull	11.0.0	272.0.0	35.0.0	283.0.0	18: 16	5,140: —
Le Havre	1,470: —	6,880: —	420: —	8,350: —	0: 103	860: —

Fartyg I. $\left. \begin{array}{l} \{2,800 \text{ eng. nettoton.}\} \\ \{3,600 \text{ sv. nettoton.}\} \end{array} \right\}$ Spannmål från Sydamerika.

B. Reguljär fart. (2 hamnbesök per år.)

H a m n	Lots- avgifter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	1,210: —	¹ 5,760: —	3,600: —	¹ 6,970: —	—	¹ 6,970: —
Frihamn	1,210: —	² 5,100: —	2,940: —	² 6,310: —	—	² 6,310: —
Göteborg						
Tullhamn	580: —	¹ 6,550: —	3,520: —	¹ 7,130: —	—	¹ 7,130: —
Frihamn.....	580: —	² 5,410: —	2,860: —	² 5,990: —	—	² 5,990: —
Malmö						
Tullhamn	300: —	¹ 6,120: —	3,520: —	¹ 6,420: —	—	¹ 6,420: —
Frihamn.....	300: —	² 5,460: —	2,860: —	² 5,760: —	—	² 5,760: —
Sundsvall	220: —	¹ 5,680: —	3,520: —	¹ 3,740: —	—	¹ 3,740: —
Oslo	1,600: —	² 4,600: —	6,160: —	² 4,820: —	—	² 4,820: —
Köpenhamn						
Tullhamn	350: —	8,030: —	—	9,630: —	0: 82	7,900: —
Frihamn.....	300: —	3,640: —	—	3,990: —	0: 99	3,950: —
Danzig	1,140: —	3,640: —	—	3,940: —	0: 99	3,900: —
Stettin	1,140: —	3,170: —	—	4,310: —	0: 73	3,150: —
Hamburg						
Tullhamn)	1,740: —	4,160: —	120: —	5,900: —	0: 89	5,250: —
Frihamn)	900: —	1,360: —	—	2,260: —	0: 89	2,010: —
Antwerpen	3,200: —	7,220: —	120: —	10,420: —	0: 10	1,040: —
Rotterdam	960: —	1,730: —	140: —	2,690: —	1: 50	4,040: —
London	109.0.0	570.0.0	71.0.0	679.0.0	18: 16	12,330: —
Hull	23.0.0	543.0.0	71.0.0	566.0.0	18: 16	10,280: —
Le Havre	2,930: —	13,760: —	840: —	16,690: —	0: 103	1,720: —

¹ Hamnavgiften beräknad enligt hamntaxans huvudgrunder utan rabatt.

² Rabatterat belopp för hamnavgifter, för den händelse rabatt för reguljär fart kunnat enligt taxans bestämmelser få åtnjutas.

Fartyg II. { 1,150 eng. nettoton. } Kol från England.
 { 1,500 sv. nettoton. }

A. Ej reguljär fart.

H a m n	Lots- avgifter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	350: —	1,630: —	1,180: —	1,980: —	—	1,980: —
Frihamn	350: —	1,330: —	880: —	1,680: —	—	1,680: —
Göteborg						
Tullhamn	200: —	1,790: —	1,160: —	1,990: —	—	1,990: —
Frihamn	200: —	1,490: —	860: —	1,690: —	—	1,690: —
Malmö						
Tullhamn	120: —	1,700: —	1,160: —	1,820: —	—	1,820: —
Frihamn	120: —	1,400: —	860: —	1,520: —	—	1,520: —
Sundsvall	90: —	1,610: —	1,160: —	1,700: —	—	1,700: —
Oslo	490: —	1,590: —	1,270: —	2,080: —	0.82	1,710: —
Köpenhamn						
Tullhamn	150: —	690: —	—	840: —	0.99	830: —
Frihamn	100: —	690: —	—	790: —	0.99	780: —
Danzig	270: —	650: —	—	920: —	0.73	670: —
Stettin	360: —	850: —	30: —	1,210: —	0.89	1,080: —
Hamburg						
Tullhamn)	280: —	280: —	—	560: —	0.89	500: —
Frihamn /						
Antwerpen	890: —	1,770: —	50: —	2,660: —	0.10	270: —
Rotterdam	240: —	330: —	10: —	570: —	1.50	860: —
London						
Hull	7.0.0	27.0.0	14.0.0	34.0.0	18.16	620: —
Le Havre	650: —	1,500: —	120: —	2,150: —	0.103	220: —

Fartyg II. {1,150 eng. nettoton. } Kol från England.
 {1,500 sv. nettoton. }

B. Reguljär fart (6 hamnbesök per år).

H a m n	Lotsavgif- ter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn ...	1,950: —	¹ 7,290: —	4,590: —	¹ 9,240: —	—	¹ 9,240: —
		² 5,300—6,400		² 7,250—8,350	—	² 7,250—8,350
Frihamn ...	1,950: —	¹ 6,390: —	3,690: —	¹ 8,340: —	—	¹ 8,340: —
		² 4,400—5,500		² 6,350—7,450	—	² 6,350—7,450
Göteborg						
Tullhamn ...	1,120: —	¹ 8,280: —	4,500: —	¹ 9,400: —	—	¹ 9,400: —
		² 7,900: —		² 9,020: —	—	² 9,020: —
Frihamn ...	1,120: —	¹ 7,380: —	3,600: —	¹ 8,500: —	—	¹ 8,500: —
		² 7,000: —		² 8,120: —	—	² 8,120: —
Malmö						
Tullhamn ...	670: —	¹ 7,740: —	4,500: —	¹ 8,410: —	—	¹ 8,410: —
		² 6,120: —		² 6,790: —	—	² 6,790: —
Frihamn ...	670: —	¹ 6,840: —	3,600: —	¹ 7,510: —	—	¹ 7,510: —
		² 5,220: —		² 5,890: —	—	² 5,890: —
Sundsvall	470: —	¹ 7,200: —	4,500: —	¹ 7,670: —	—	¹ 7,670: —
		² 5,850: —		² 6,320: —	—	² 6,320: —
Oslo	2,970: —	9,510: —	7,590: —	12,480: —	0.82	10,230: —
Köpenhamn						
Tullhamn ...	870: —	4,160: —	—	5,030: —	0.99	4,980: —
Frihamn ...	590: —	4,160: —	—	4,750: —	0.99	4,700: —
Danzig	1,590: —	3,910: —	—	5,500: —	0.73	4,020: —
Stettin	2,150: —	5,090: —	200: —	7,240: —	0.89	6,440: —
Hamburg						
Tullhamn } ...	1,680: —	1,680: —	—	3,360: —	0.89	2,990: —
Frihamn }						
Antwerpen ...	5,330: —	8,550: —	270: —	13,880: —	0.10	1,390: —
Rotterdam	1,410: —	1,990: —	60: —	3,400: —	1.50	5,100: —
London						
Hull	41.0 0	120.0 0	44.0 0	161.0 0	18.16	2,920: —
Le Havre	3,920: —	9,010: —	960: —	12,930: —	0.103	1,330: —

¹ Hamnavgiften beräknad enligt hamntaxans huvudgrunder utan rabatt.

² Rabatterat belopp för hamnavgifter, för den händelse rabatt för reguljär art kunnat enligt taxans bestämmelser få åtnjutas.

Fartyg III. { 800 eng. nettoton. } Trävaror från Sverige.
 { 1,000 sv. nettoton. }

A. Ej reguljär fart.

H a m n	Lotsavgif- ter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	330: —	1,090: —	790: —	1,420: —	—	1,420: —
Frihamn	330: —	890: —	590: —	1,220: —	—	1,220: —
Göteborg						
Tullhamn	180: —	1,200: —	780: —	1,380: —	—	1,380: —
Frihamn	180: —	1,000: —	580: —	1,180: —	—	1,180: —
Malmö						
Tullhamn	70: —	1,140: —	780: —	1,210: —	—	1,210: —
Frihamn	70: —	940: —	580: —	1,010: —	—	1,010: —
Sundsvall	80: —	1,080: —	780: —	1,160: —	—	1,160: —
Oslo						
Köpenhamn						
Tullhamn	120: —	480: —	—	600: —	0.99	590: —
Frihamn	80: —	480: —	—	560: —	0.99	550: —
Danzig	200: —	450: —	—	650: —	0.73	480: —
Stettin	250: —	470: —	20: —	720: —	0.89	640: —
Hamburg						
Tullhamn }	230: —	190: —	—	420: —	0.89	370: —
Frihamn }						
Antwerpen	710 —	1,310: —	40: —	2,020: —	0.10	200: —
Rotterdam	170: —	260: —	40: —	430: —	1.50	650: —
London	33.0.0	83.0.0	10.0.0	116.0.0	18.16	2,110: —
Hull	6.0.0	57.0.0	10.0.0	63.0.0	18.16	1,140: —
Le Havre	580: —	1,050: —	80: —	1,630: —	0.103	170: —

Fartyg III. { 800 eng. nettoton. } Trävaror från Sverige.
 { 1,000 sv. nettoton. }

B. Reguljär fart (10 hamnbesök per år).

H a m n	Lots- avgifter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa artygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	2,550: —	¹ 5,900: —	2,900: —	¹ 8,450: —	—	¹ 8,450: —
		² 3,700—4,900		² 6,250—7,450	—	² 6,250—7,450
Frihamn	2,550: —	¹ 5,700: —	2,700: —	¹ 8,250: —	—	¹ 8,250: —
		² 3,500—4,700		² 6,050—7,250	—	² 6,050—7,250
Göteborg						
Tullhamn	1,440: —	¹ 7,000: —	2,800: —	¹ 8,440: —	—	¹ 8,440: —
		² 6,580: —		² 8,020: —	—	² 8,020: —
Frihamn	1,440: —	¹ 6,800: —	2,600: —	¹ 8,240: —	—	¹ 8,240: —
		² 6,380: —		² 7,820: —	—	² 7,820: —
Malmö						
Tullhamn	560: —	¹ 6,400: —	2,800: —	¹ 6,960: —	—	¹ 6,960: —
		² 4,600: —		² 5,160: —	—	² 5,160: —
Frihamn	560: —	¹ 6,200: —	2,600: —	¹ 6,760: —	—	¹ 6,760: —
		² 4,400: —		² 4,960: —	—	² 4,960: —
Sundsvall	600: —	¹ 5,800: —	2,800: —	¹ 6,400: —	—	¹ 6,400: —
		² 4,300: —		² 4,900: —	—	² 4,900: —
Oslo						
Köpenhamn						
Tullhamn	1,190: —	4,790: —	—	5,980: —	0.99	5,920: —
Frihamn	780: —	4,790: —	—	5,570: —	0.99	5,510: —
Danzig	1,990: —	4,440: —	—	6,430: —	0.73	4,690: —
Stettin	2,490: —	4,670: —	240: —	7,160: —	0.89	6,370: —
Hamburg						
Tullhamn } ...	2,300: —	1,900: —	—	4,200: —	0.89	3,740: —
Frihamn }						
Antwerpen	7,060: —	10,700: —	400: —	17,760: —	0.10	1,780: —
Rotterdam	1,680: —	2,620: —	350: —	4,300: —	1.50	6,450: —
London	331.0.0	787.0.0	61.0.0	1,118.0.0	18.16	20,300: —
Hull	60.0.0	531.0.0	61.0.0	591.0.0	18.16	10,730: —
Le Havre	5,750: —	10,510: —	800: —	16,260: —	0.103	1,680: —

¹ Hamnavgiften beräknad enligt hamntaxans huvudgrunder utan rabatt.² Rabatterat belopp för hamnavgifter, för den händelse rabatt för reguljär fart kunnat enligt taxans bestämmelser få åtnjutas.

Fartyg IV. $\left. \begin{array}{l} \text{(400 eng. nettoton.)} \\ \text{(550 sv. nettoton.)} \end{array} \right\}$ Kol från England.

A. Ej reguljär fart.

H a m n	Lots- avgifter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	200: —	600: —	430: —	800: —	—	800: —
Frihamn	200: —	490: —	320: —	690: —	—	690: —
Göteborg						
Tullhamn	110: —	660: —	425: —	770: —	—	770: —
Frihamn	110: —	550: —	315: —	660: —	—	660: —
Malmö						
Tullhamn	70: —	620: —	425: —	690: —	—	690: —
Frihamn	70: —	510: —	315: —	580: —	—	580: —
Sundsvall	50: —	590: —	425: —	640: —	—	640: —
Oslo	260: —	560: —	440: —	820: —	0.82	670: —
Köpenhamn						
Tullhamn	90: —	210: —	—	300: —	0.99	297: —
Frihamn	60: —	210: —	—	270: —	0.99	267: —
Danzig	110: —	230: —	—	340: —	0.73	250: —
Stettin	120: —	230: —	10: —	350: —	0.89	300: —
Hamburg						
Tullhamn }	180: —	100: —	—	280: —	0.89	250: —
Frihamn }						
Antwerpen	460: —	710: —	40: —	1,170: —	0.10	120: —
Rotterdam	100: —	130: —	3: —	230: —	1.50	350: —
London	27.0.0	52.0.0	5.0.0	79.0.0	18.16	1,440: —
Hull	5.0.0	10.0.0	5.0.0	15.0.0	18.16	270: —
Le Havre	310: —	420: —	40: —	730: —	0.103	80: —

Fartyg IV. {400 eng. nettoton. } Kol från England.
 {550 sv. nettoton. }

B. Reguljär fart (12 hamnbesök per år).

H a m n	Lotsavgif- ter och hamnlots- pengar	Övriga nu avsedda		Summa fartygs- avgifter	Omräk- ningskurs till svenska kronor	Svenska kronor
		fartygs- avgifter	därav till staten eller andra allm. ändamål			
Stockholm						
Tullhamn	1,700: —	¹ 3,860: —	1,880: —	¹ 5,560: —	—	¹ 5,560: —
		² 3,200: —		² 4,900: —	—	² 4,900: —
Frihamn	1,700: —	¹ 3,530: —	1,550: —	¹ 5,230: —	—	¹ 5,230: —
		² 2,870: —		² 4,570: —	—	² 4,570: —
Göteborg						
Tullhamn	1,060: —	¹ 4,590: —	1,820: —	¹ 5,650: —	—	¹ 5,650: —
		² 4,310: —		² 5,370: —	—	² 5,370: —
Frihamn	1,060: —	¹ 4,260: —	1,490: —	¹ 5,320: —	—	¹ 5,320: —
		² 3,980: —		² 5,040: —	—	² 5,040: —
Malmö						
Tullhamn	650: —	¹ 4,190: —	1,820: —	¹ 4,840: —	—	¹ 4,840: —
		² 3,000: —		² 3,650: —	—	² 3,650: —
Frihamn	650: —	¹ 3,860: —	1,490: —	¹ 4,510: —	—	¹ 4,510: —
		² 2,670: —		² 3,320: —	—	² 3,320: —
Sundsvall	430: —	¹ 3,790: —	1,820: —	¹ 4,220: —	—	¹ 4,220: —
		² 2,000: —		² 3,230: —	—	² 3,230: —
Oslo	3,180: —	6,670: —	5,280: —	9,850: —	0.82	8,080: —
Köpenhamn						
Tullhamn	1,080: —	2,520: —	—	3,600: —	0.99	3,560: —
Frihamn	960: —	2,520: —	—	3,480: —	0.99	3,450: —
Danzig	1,340: —	2,620: —	—	3,960: —	0.73	2,890: —
Stettin	1,500: —	2,630: —	140: —	4,130: —	0.89	3,680: —
Hamburg						
Tullhamn)	2,160: —	1,150: —	—	3,310: —	0.89	2,950: —
Frihamn)						
Antwerpen	5,510: —	6,830: —	350: —	12,340: —	0.10	1,230: —
Rotterdam	1,250: —	1,560: —	30: —	2,810: —	1.50	4,220: —
London	328.0.0	583.0.0	30.0.0	911.0.0	18.16	16,540: —
Hull	63.0.0	93.0.0	30.0.0	156.0.0	18.16	2,830: —
Le Havre	3,740: —	5,090: —	480: —	8,830: —	0.103	910: —

¹ Hamnavgiften beräknad enligt hamntaxans huvudgrunder utan rabatt.

² Rabatterat belopp för hamnavgiften, för den händelse rabatt för reguljär fart kunnat enligt taxans bestämmelser få åtnjutas.

Bilaga B.

Lastpenningar.

Å r	Svenska fartyg	Främmande fartyg	S u m m a
1913	448,519	382,250	830,769
1914	430,615	336,750	767,365
1915	401,943	413,274	815,217
1916	316,526	477,816	794,342
1917	160,363	294,585	454,948
1918	196,376	261,257	457,633
1919	277,966	307,783	585,749
1920	303,611	553,253	856,864
1921	223,073	363,414	586,487
1922	256,532	346,872	603,404
1923	257,424	314,554	571,978
1924	284,658	392,531	677,189
1925	279,644	411,776	691,420
1926	279,428	338,903	618,331
1927	310,078	408,949	719,027