

Nr 255.

Av herrar **Nylander** och **Svedman**, *angående nedsättning i fyr- och båkavgifterna för turistfartyg.*

Under senare år hava såväl av Stockholms Rederiförening som av Svenska Trafikförbundet och Stockholms Handelskammare underdåniga framställningar gjorts om lättnader i sjöfartsavgifter för turistfartyg, som besöka svenska hamnar, och i sjöfartssakkunniges betänkande angående sjöfartsavgifter har även särskild hänsyn tagits till denna kategori fartyg.

Kungl. kommerskollegium har i skrivelser av den 23 mars 1932 och den 17 februari 1934 avgivit utlåtanden i berörda ärende, och slutligen har även statskontoret i skrivelse av den 1 mars 1934 uttalat, att ämbetsverket ej ville motsätta sig ett lättande av de hinder, som på grund av de höga sjöfartsavgifterna förefunnits för turistfartyg att besöka svenska hamnar.

Vissa lättnader hava visserligen medgivits, i det att turistfartyg numera befrias från ommätning efter svenska mättningsregler, och av de kommunala avgifterna hava t. ex. i Stockholm uttagits allenast 50 % i hamnumgälder för dylika fartyg över 500 tons, men de statliga avgifterna — fyr- och båkavgifterna — utgå dock alltjämt med oavkortade belopp, och uppgå dessa till avsevärda summor. Ett fartyg om 12,300 tons belastas under ett uppehåll i Stockholm med nedanstående avgifter:

Fyr- och båkavgift	kronor 6,457
Tonavgift	» 615
Danvikspengar	» 123
Lotspengar	cirka » 600
Hamnavgifter (15 öre för ton vid ingående, resp. utgående, med 50 % nedsättning).....	» 1,845
Tullbevakning m. m.....	» 150
	<hr/>
	Summa kronor 9,790

Fyr- och båkavgifterna uppgå såsom synes till cirka 66 % av samtliga dessa kostnader.

Det kan visserligen synas som om denna summa i och för sig ej skulle vara av avgörande natur för bestämmandet av ett turistfartygs besök i svensk hamn, då denna avgift, beräknad efter det medelantal passagerare, som brukar medfölja fartygen ifråga, endast skulle förorsaka en merutgift av mellan 14 och 20 kronor per person. Men då passagerareavgifterna numera avsiktligt hållas ytterst låga och ej anses tåla en höjning, torde resp. rederier få vidkännas utgiften i fråga, och med det läge, som råder inom sjöfartsnäringen, är därför ett här angivet belopp för ett rederi en utgiftspost av sådan storleksgrad, att den verkar hämmande på ett tilltänkt besök i svensk hamn.

Uteblivandet av ett stort turistfartyg betyder sålunda en minskning i statliga och kommunala inkomster, men därjämte även en minskning i penningtillförseln till vårt land, som, oavsett avgifter för proviant och förnödheter m. m. för själva fartyget, kan bland annat genom inköp från passagerarnas sida beräknas till avsevärda belopp.

I »Underdånigt betänkande och förslag angående turistreklam och upplysningsverksamhet i utlandet», avgivet i augusti 1927, beräknades penningtillförseln av passagerare från utländska turistfartyg till 25 kronor per dag och person, och antalet medeluppehållsdagar sattes till 3.

I den turiststatistik, som årligen upprättas, hava turistsakkunniges beräkningsgrunder tillämpats, och skulle i enlighet härmed under nedanstående år upptagna belopp hava tillförts Stockholms stad av passagerare å turistfartyg:

1928	337,500 kronor,
1929	349,875 »
1930	546,850 »
1931	300,000 »
1932	306,750 »
1933	611,525 »
1934	810,000 »

De stora rederiföretagen söka nu under sommarmånaderna insätta sitt tonnage på s. k. kryssningar även till skandinaviska länder, och torde säkerligen antalet besökande turistfartyg komma att ökas, om lättnader i de statliga avgifterna medgäves. Med den intensiva reklam, som bedrivs för dessa kryssningar, med den lockelse de utöva och den möjlighet de erbjuda att för relativt låga kostnader få se stora delar av världen, torde sannolikheten tala för att passagerarnas antal i motsvarande proportion även kommer att ökas. I alltjämt växande utsträckning ha inom skilda länder turistfartygen kommit att anlitas vid semester- och nöjesresor, många gånger även anträdna i studie- och andra kulturella syften. På sina håll såsom i England deltaga med alltmer ökad ökad anslutning medlemmar av olika yrkesorganisationer i gruppresor med turistfartyg. Från att endast för några år sedan hava varit de förmögnare förbehållet kunna nu även mindre inkomsttagare medfölja på turistfartygens kryssningar.

Såsom belysande för det ovan sagda torde kunna anföras den av Svenska Amerika Linien med S S Drottningholm instundande sommar planerade kryssningen till Medelhavsländerna, den s. k. »Ny Tids» populärresa, omfattande omkring 3 veckor och med ett minimumpris av endast 215 kronor för person.

Denna utveckling av reselivet har visserligen närmast haft sitt upphov i en strävan från rederiernas sida att så mycket som möjligt tillfälligt utnyttja av olika anledningar ledigblivet tonnage. Men det stegrade intresset för kryssningarna har lett till, att dessa numera ingå i rederiernas ordinarie program såsom en ingalunda oväsentlig del av deras rörelse.

Nedsättningen i de statliga avgifterna med därmed följande minskade statsinkomster torde å ena sidan åtminstone delvis komma att bortelimineras genom större antal besökande fartyg, under det att ett ökat antal passagerare å andra sidan kommer att medföra en större penningtillförsel till vårt land.

Det torde även böra beaktas, att en nedsättning i turistfartygens kostnader och därmed även i biljettprisen i sin mån skulle kunna underlätta anordnandet — i samband med fartygens besök i olika svenska hamnar — även av resor inom landet. Sålunda skulle exempelvis under fartygens gång från Göteborg till Stockholm en specialresa kunna ordnas med järnväg eller kanalfart från förstnämnda platsen till den sista, varigenom även landets övriga kommunikationsföretag skulle draga direkt fördel av turistfartygens besök.

Med stöd av ovan berörda förhållanden och då man dessutom torde kunna räkna med att en direkt reklam för Sverige göres även av de turister, som besökt landet i egenskap av passagerare å turistfartygen, få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t göra hemställen om åtgärd i syfte att genomföra en nedsättning i fyr- och båkavgifterna för turistfartyg i huvudsaklig överensstämmelse med det av kungl. kommerskollegium i skrivelse av den 17 februari 1934 framställda förslaget.

Stockholm den 23 januari 1935.

Erik Nylander.

Gust. Svedman.