

**Nr 145**

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder.*

(1:a avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Spetz m. fl.* (I: 260) och den andra inom andra kammaren av herr *Johansson* i Torp *m. fl.* (II: 322), har hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i § 3 av kungörelsen den 10 augusti 1928 (nr 328) angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder, att statsbidrag må, när skäl därtill äro, utgå med nio tiondelar av de godkända byggnadskostnaderna.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande, hänvisas till motionen II: 322.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av *sjöfartsstyrelsen*, *kommerskollegium* och *statskontoret*, vilka yttranden fogats till detta utlåtande (Bilagor A—C).

*Utskottet.* Enligt av 1957 års riksdag godkända riktlinjer skall statligt stöd åt hamnbyggnadsföretag endast komma i fråga för sådana icke ekonomiskt bärkraftiga hamnanläggningar, som äro motiverade ur t. ex. sysselsättnings-, lokaliserings- eller beredskapssynpunkt eller med hänsyn till hamnens upplandsfunktioner. I dylika fall kan statsbidrag tilldelas handelshamnar med högst två tredjedelar av den beräknade byggnadskostnaden.

Vad i de föreliggande motionerna anförts utgör enligt utskottets mening icke tillräckliga skäl för statsmakterna att frångå de så sent som år 1957 fastställda principiella riktlinjerna rörande statens medverkan vid finansieringen av hamnbyggnader. Utskottet vill erinra om att det i motionerna nu upptagna förslaget framlades av *sjöfartsstyrelsen* i dess anslagsäskanden till 1958 års riksdag. Departementschefen liksom riksdagen ansåg sig icke böra biträda detsamma.

Utskottet vill vidare framhålla, att statskontoret i sitt i ärendet avgivna utlåtande uttalat, att, då 1958 års skatteutjämningskommitté bland annat har att undersöka möjligheterna till införande av ett allmänt statsbidrag med skatteutjämnande effekt, i avvaktan på resultatet av denna utredning, nu gällande procentsatser för statliga anläggningsbidrag icke böra

— såsom i motionerna yrkats — differentieras efter kommunernas olika ekonomiska bärkraft.

Av det anförda följer, att utskottet avstyrker motionerna i fråga.

Utskottet hemställer,

att motionerna I: 260 och II: 322 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 9 november 1959

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herr Näsström, fröken Andersson, herrar Thun, Pålsson, Rikard Svensson, fru Wallentheim, herrar Söderberg, Jacobsson och Herbert Larsson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Malmborg, Jansson i Kalix, Persson i Växjö, Gustafsson i Stockholm, fröken Olsson, herrar Blidfors, Nihlfors, fru Lewén-Eliasson, herrar Arvidson, Bohman och fröken Vinge.

---

*Bilaga A*

Stockholm den 24 september 1959

*Till Riksdagens statsutskott.*

Kungl. Maj:t har den 26 maj 1959 anbefallt sjöfartsstyrelsen att till riksdagens statsutskott inkomma med utlåtande över de vid 1959 års riksdag väckta likalydande motionerna I: 260 och II: 322 angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder. Styrelsen har berett Svenska hamnförbundet tillfälle att avge yttrande över motionerna. Något yttrande från förbundet har emellertid icke inkommit. Styrelsen får avge följande utlåtande i ärendet.

Det av motionärerna upptagna förslaget framlades av sjöfartsstyrelsen i petita för budgetåret 1958/59 vid äskandet av medel under anslaget till Bidrag till handelshamnar och farleder. Styrelsens motivering var, att beträffande hamnbyggnadsföretag, aktualiserade av lokaliserings- eller beredskapsskäl, en begränsning av bidragen för anläggningar i själva hamnarna till två tredjedelar i vissa fall kunde medföra en avsevärd ekonomisk belastning för hamnägaren eller alternativt nödvändiggöra avgifter för nyttjande av hamnen, som vore högre än trafikanterna skäligen borde bära. Det

borde därför finnas möjlighet för Kungl. Maj:t att lämna bidrag till dylika anläggningar upp till 90 procent av kostnaderna. Styrelsen underströk dock, att en dylik bidragsandel borde förekomma endast undantagsvis.

Närmast föranleddes styrelsens förslag av två aktuella bidragsansökningar, nämligen dels en ansökan avseende en kostbar utbyggnad av Visby hamn för den reguljära trafikens behov och dels en framställning avseende Skärhamn. I sistnämnda hamn, berörd i motionerna, avsåg byggnadsföretaget att bereda ökat utrymme och därigenom större säkerhet för det mycket stora antalet vinterliggare, vilka ger hamnverksamheten där en helt speciell karaktär. Båda företagen var av sådan beskaffenhet, att de enligt styrelsens bedömning endast till mycket liten del borde finansieras av hamnägarna och kapitalkostnaderna täckas genom hamnavgifter. Styrelsen höll för sannolikt, att i framtiden ytterligare projekt, där speciella skäl motiverade en mycket hög bidragsandel, skulle aktualiseras. Styrelsen åsyftade därvid bland annat hamnar, som utnyttjas såväl för fisket som för den mindre handelssjöfarten, men där fiskeintresset icke är så dominerande att fiskehamnsanslaget bör komma till användning.

I årets petita har styrelsen föreslagit en förstärkning av bidragsanslaget för utbyggnaden av Visby hamn. Styrelsen har därvid hemställt att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till detta speciella företag måtte få utgå bidrag med nio tiondelar av de beräknade kostnaderna, totalt ca 4 milj. kr. Det är givetvis möjligt att även i fortsättningen förfara på samma sätt, nämligen att varje enskilt projekt, som inte anses kunna eller bära finansieras inom ramen för kungörelsens bestämmelser, framlägges för riksdagen för godkännande. På så sätt skulle frågan om statsbidrag kunna lösas också för Skärhamns del. Risken är emellertid att ärendenas behandling genom ett dylikt förfarande väsentligt fördröjes. Styrelsen anser sig därför bära tillstyrka det i motionerna framlagda förslaget.

---

Vid handläggningen av detta ärende har närvarit förutom undertecknade sjöfartsrådet Haggård.

C. G. WIDELL

*Bengt O. Rickard*

*Till Kungl. Sjöfartsstyrelsen.*

Svenska hamnförbundet får härmed avgiva yttrande över riksdagsmotionen II: 322 av herrar Johansson i Torp m. fl. angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder.

I motionen erinras om att riksdagen år 1957 anslöt sig till ett principuttalande att handelshamnar bör kunna finansiera sig själva, men att statsbidrag bör kunna utgå om företaget icke är ekonomiskt självbärande men anläggningen är motiverad ur lokaliserings- eller beredskapssynpunkter eller med hänsyn till hamnens upplandstrafik. Statsbidrag i dessa fall kan för närvarande utgå med högst två tredjedelar av de godkända byggnadskostnaderna. Motionärerna föreslår en höjning av denna bidragsdel till 90 procent.

Svenska hamnförbundet vill erinra om sitt yttrande av den 12/5 1956 angående Hamnbidragsutredningens promemoria med förslag till allmänna principer för statens ekonomiska medverkan vid om- och utbyggnad av handelshamnar och farleder. Förbundet har däri i stort sett anslutit sig till de av utredningsmannen företagna principerna om grunderna för statligt bidrag motiverade av upplandstrafiken och av arbetsmarknads- och lokaliseringskäl.

Förbundet anser icke att anledning finnes att utan närmare prövning nu frångå de principer för statsbidrag, som framkommit efter omfattande utredning och ingående överväganden.

Därtill kommer att de motiv, som anföres av motionärerna för den föreslagna ändringen, främst är att därmed förutsättningarna för att vidmakthålla sjöfartsrörelsen på vissa mindre orter anses komma att främjas. Svenska hamnförbundet vill framhålla att detta skäl enligt riksdagens principuttalande icke synes utgöra grund för att statsbidrag skall utgå och därför ej heller kan utgöra motiv för en ändring av hittills gällande bidragsprocent. Å andra sidan vill förbundet icke direkt motsätta sig, att högre procent-sats i undantagsfall må kunna utgå om arbetsmarknadsstyrelsen finner detta vara befogat i något speciellt fall.

Stockholm den 30 september 1959

## SVENSKA HAMNFÖRBUNDET

*Ernst Jungen*

ordf.

*/Thomas Thorburn*

*Bilaga B*

Stockholm den 2 oktober 1959

*Till Riksdagens statsutskott.*

Genom remiss den 28 maj 1959 har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att till riksdagens statsutskott inkomma med utlåtande över två i riksdagen väckta likalydande motioner I: 260 och II: 322 angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder.

Kollegium har hemställt hos handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Borås, Jönköping och Visby, att de måtte yttra sig i ärendet. Överlämnande inkomna yttranden får collegium anföra följande.

Frågan om den statliga bidragsgivningen till handelshamnar har, såsom motionärerna framhålla, nyligen behandlats av statsmakterna i två olika sammanhang. Av vad därvid förekommit framgår att den nuvarande ordningen — enligt vilken Kungl. Maj:t äger bevilja statsbidrag med högst två tredjedelar av godkänd kostnad för byggnad, förbättring eller underhåll av handelshamn — ansetts utgöra en skäligen avvägning mellan de skilda synpunkter som här anmäla sig, nämligen å ena sidan att handelshamnarna i princip böra vara ekonomiskt självbärande och å andra sidan att staten bör finansierat stödja sådan hamn när så är påkallat av beredskapsskäl eller andra motiv av allmän natur.

Enligt kollegii mening har därefter icke framkommit någon omständighet som bör föranleda en annan bedömning av frågan. Ett bifall till motionärernas förslag skulle öppna vägen för nya statsutgifter och kollegium — som i flera sammanhang betonat angelägenheten av att statens finansiella åtaganden i görligaste mån begränsas — kan därför ej biträda förslaget.

På grund av det anförda får kollegium avstyrka motionärernas hemställan om sådan ändring av gällande bestämmelser att statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av handelshamnar skall kunna beviljas med belopp, motsvarande nio tiondelar av de godkända byggnadskostnaderna.

NILS MALMFORS

*Anders Lindstedt*

*/K.-H. Magnusson*

*Till Kungl. Kommerskollegium.*

Genom remiss den 2 juni 1959 har Kungl. Kommerskollegium anhållit om Stockholms Handelskammars yttrande över likalydande motionerna I:260 och II:322 vid årets riksdag angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder. I anledning härav får Handelskammaren anförda följande.

Motionärerna föreslå, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring i § 3 av kungörelsen den 10 augusti 1928 (nr 328) angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder, att statsbidrag må, där skäl härtill äro, kunna utgå med nio tiondelar av de godkända byggnadskostnaderna även till allmänna hamnar och icke allenast såsom för närvarande till allmänna farleder. För allmänna hamnar skulle alltså statsbidraget i vissa fall genom den föreslagna ändringen i kungörelsen kunna höjas från två tredjedelar till nio tiondelar av kostnaderna. Ett sålunda höjt bidrag skulle enligt motionärernas uppfattning kunna ifrågakomma till sådana orter, som huvudsakligast vore beroende av sjöfartsrörelse men som icke hade tillräckliga ekonomiska resurser för hamnbyggnad. Det vore icke skäligen att av befolkningen på en dylik ort fordra samma ekonomiska insatser som på platser med större ekonomiskt underlag men med en sjöfartsrörelse av betydligt mindre betydelse för invånarnas försörjning.

Handelskammaren vill till en början erinra om sitt yttrande till Kommerskollegium den 27 april 1956 över Hamnbidragsutredningens promemoria med förslag till ekonomiskt stöd åt handelshamnar. Handelskammaren anförde däri, att den i stort sett delade utredningens syn på sambandet mellan den statliga bidragspolitiken och taxesättningen inom hamnväsendet, d. v. s. att hamnverksamheten i princip borde vara självbärande och att bidragspolitiken borde utgöra allenast ett komplement till hamntaxepolitiken. Handelskammaren underströk kraftigt utredningens uttalanden rörande vikten av att hamnmyndigheterna hade en realistisk syn på hamnekonomin och framförde den uppfattningen, att hamnväsendet bäst gagnades av att konkurrensen mellan hamnarna finge bestå.

Handelskammaren har icke anledning frågå sin tidigare uttalade uppfattning beträffande bidragspolitiken. Risk föreligger enligt dess mening, att den föreslagna utvidgningen av bidragsgivningen kan medföra att

smärre hamnar vid ifrågasatta utbyggnads- och underhållsåtgärder frestas underskatta behovet av fullständiga intäkts- och kostnadskalkyler. Visserligen torde felinvesteringar emellanåt icke kunna undvikas och vissa hamnar därigenom få en viss överkapacitet. Den hittillsvarande begränsningen i bidragsgivningen från statsmakternas sida har dock tvingat hamnarna att söka på förhand skapa garantier för att de påtänkta investeringarna bli på längre sikt lönsamma. För de fall enligt gällande bestämmelser driftbidrag kunna komma ifråga, kräves också att hamnarna kunna tillfredsställande visa, att investeringarna, när de verkställas, få bedömas som lönsamma. Det är överhuvud angeläget för en riktig hamnpolitik, att respektive hamnförvaltningar noga följa utvecklingstendenserna inom handel och sjöfart och äro beredda att draga konsekvenserna härav. Särskild hänsyn måste därvid tagas till verkningarna av den nu pågående koncentrationen av varumängderna över de större hamnarna på de mindres bekostnad. En hamn, som en gång uppnått sin ställning under vissa förutsättningar, bör alltså icke kunna räkna med att genom driftbidrag slippa inskränkningar i hamnverksamhetens omfattning när förutsättningarna ändras. Mellan hamnarna bör med andra ord fri konkurrens råda.

Handelskammaren anser alltså, att de av 1957 års riksdag godkända riktlinjerna för bidragsgivningen även fortsättningsvis böra strikt tillämpas och att statligt stöd sålunda endast bör komma ifråga för sådana icke ekonomiskt bärkraftiga hamnanläggningar som äro motiverade ur t. ex. sysselsättnings-, lokaliserings- eller beredskapssynpunkt eller med hänsyn till hamnens upplandsfunktioner. För sådana fall är Handelskammaren icke obenägen att dela den av motionärerna framförda uppfattningen, att under alldeles speciella förhållanden dylika hamnar borde kunna få högre bidrag än vad som motsvarar två tredjedelar av kostnaderna. Dylika bidragsfall böra dock enligt Handelskammarens mening icke, såsom motionärerna begärt, regleras i nu berörda kungörelse utan böra på därom gjord ansökan upptagas till prövning hos Sjöfartsstyrelsen, vilken liksom för närvarande har att hos Kungl. Maj:t hemställa om extra anslag för det speciella fallet. Ifrågavarande ärenden böra alltså i vederbörlig ordning underställas riksdagen för prövning från fall till fall.

Med åberopande av vad här ovan anförts får Handelskammaren sålunda avstyrka de remitterade motionerna.

Stockholm den 8 september 1959.

## STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

*Gösta Bohman*

*/Gunnar Himmelstrand*

*Till Kungl. Kommerskollegium, Allmänna Byrån.*

Genom remiss den 2 juni 1959 har Kungl. Kommerskollegium anhållit om Handelskammarens yttrande över en av herr Johansson i Torp m. fl. i Riksdagens Andra Kammare väckt motion, II: 322, om statsbidrag till allmänna hamnar och farleder.

I anledning härav får Handelskammaren i ärendet anföra följande.

Handelskammaren kan icke finna, att i motionen anförts några verkligt bärande skäl för den utökning av statsbidraget till byggande, förbättring

och underhåll av handelshamnar från 2/3 till 9/10 av de godkända byggnadskostnaderna, som föreslagits. Både med hänsyn till det statsfinansiella läget och av mera allmänna principiella skäl synes det omotiverat att företaga en sådan utvidgning av statens medverkan vid finansieringen av hamnbyggnader, som föreslagits. I den mån en handelshamn har ett reellt ekonomiskt underlag i form av sjöfart och ett tillfredsställande uppland, bör möjligheten att erhålla bidrag med 2/3 av kostnaderna utgöra en tillräcklig sporre och ett tillräckligt stöd för de lokala intressenterna att åstadkomma sådana ny- och utbyggnader, som äro ekonomiskt motiverade. Vad motionärerna anfört om att det på vissa orter vuxit fram en betydande sjöfartsrörelse med fartygsbestånd av flera miljoners värde kan i och för sig vara riktigt, men har, såvitt Handelskammaren kunnat finna, icke med frågan om hamnutbyggnader inom resp. ort att göra. Ett fartygs registreringsort torde ej sällan vara betingad av skäl, som helt äro ovidkommande när det gäller frågan om ortens lämplighet såsom hamn.

Handelskammaren får med åberopande av det anförda hemställa, att den föreliggande motionen icke måtte föranleda någon åtgärd.

Göteborg den 5 oktober 1959.

För HANDELSKAMMAREN I GÖTEBORG:

*Hakon Leffler*

*/ R. Uddenberg*

*Till Kungl. Kommerskollegium.*

Genom remiss den 2 juni 1959 har Kungl. Kommerskollegium anhållit att Skånes Handelskammare måtte avgiva yttrande över de i riksdagen väckta likalydande motionerna I: 260 och II: 322 angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder. Till remissens besvarande får Handelskammaren anföra följande.

Såsom i motionerna omnämnes har riksdagen så sent som år 1957 i anslutning till behandlingen av tionde huvudtiteln gjort ett principuttalande angående statens ekonomiska stöd åt handelshamnar och farled. I detta uttalande underströks bland annat, att hamnarna borde i princip vara ekonomiskt självbärande, samt att hamnavgifterna borde sålunda anpassas, att kostnaderna för drift och underhåll samt för sådana utbyggnader, som befinnas nödvändiga ur trafiksynpunkt, kommer att bäras av trafikanterna; ekonomiskt stöd för hamnar från statens sida borde som regel i fortsättningen icke förekomma. Undantag från denna huvudregel borde endast ifrågakomma beträffande sådana hamnbyggnadsföretag, som bedömdes angelägna ur lokaliserings- eller beredskapsskäl eller med hänsyn till hamnens upplandsfunktioner eller voro avsedda att skapa sysselsättningsobjekt vid arbetslöshet.

Enligt Handelskammarens mening finnes ingen anledning för statsmakterna att frångå den restriktiva politik beträffande statsbidragen till hamnbyggnadsföretag, som i nämnda uttalande av riksdagen kommit till uttryck. Landets handelshamnar äro till övervägande delen kommunalägda. Det ekonomiska ansvaret för desamma tillkommer vederbörande kommuner, vars inkomster av hamnarna i huvudsak inskränker sig till avkast-

ningen av hamnavgifterna å trafiken. Denna ordning utgör i viss mån en garanti för att hamnväsendet icke överdimensioneras utan anpassas efter trafikens behov. I den mån statsbidrag av den storleksordning, som i motionerna föreslås, skulle kunna komma kommunerna till del, kan det vara risk för att kommunerna blir mindre försiktiga i sin hamnutbyggnadspolitik och för att utbyggnader komma till stånd, som ur en större synpunkt kunna utgöra felinvesteringar. Frikostigare statsbidragsgivning kan också leda till en snedvridning av konkurrensen hamnarna emellan. För statsmakterna torde den statsfinansiella situationen vara ett ytterligare skäl till största möjliga återhållsamhet i fråga om statsbidragen för hamnbyggnadsändamål. Att i enlighet med vad i motionerna påyrkas slopa den nuvarande begränsningen av statsbidragsandelen till två tredjedelar av byggnadskostnaderna skulle enligt Handelskammarens mening stå mindre väl i överensstämmelse med riksdagens ovan citerade uttalande. På anförda skäl får Handelskammaren avstyrka motionen.

Malmö den 25 augusti 1959.

SKÅNES HANDELSKAMMARE  
omfattande Skåne och södra Halland

*E. Beskow*

*/Gösta Jacobsson*

*Kungl. Kommerskollegium, Allmänna byrån, Stockholm.*

Sedan Kungl. Kommerskollegium berett Smålands och Blekinge Handelskammare tillfälle att avgiva yttrande över en av Herr Johansson i Torp m. fl. i riksdagens andra kammare väckt motion, nr 322 1959, angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder, får handelskammaren härmed anförda följande.

I sådana fall då en hamnanläggning anses vara till förmån särskilt för det utom hamnkommunen belägna upplandets näringsliv, men hamnkommunens eget näringsliv ej förmår att göra densamma ekonomiskt självbärande, synes det i hög grad påkallat, att statsbidrag må kunna utgå i högre grad än vad som nu är fallet för anläggning, förbättring och underhåll av hamnar. Det kan nämligen icke anses rimligt, att hamnkommunen själv skall belastas med utgifter för en hamndrift, som till väsentlig del kommer andra kommuners näringsliv tillgodo.

Storleken av statsbidraget för ifrågavarande ändamål måste givetvis bedömas från fall till fall. Det väsentligaste i sammanhanget torde vara, att Kungl. Sjöfartsstyrelsen icke är absolut bunden till så begränsat belopp, som det nu gällande. Det av motionärerna föreslagna maximibeloppet för bidrag av statsmedel till 90 procent av kostnaderna för byggande, förbättring och underhåll av en hamn, vars drift ej ekonomiskt uppbäres av hamnkommunens eget näringsliv, synes vara väl motiverat, varför handelskammaren för sin del i princip tillstyrker bifall till motionen.

Jönköping den 2 september 1959.

SMÅLANDS OCH BLEKINGE HANDELSKAMMARE

*Sten Sundgren*

*/Bengt H. Skantze*



Jönköping den 7.9.1959

*Kungl. Kommerskollegium, Allmänna byrån, Stockholm.*

Sedan Smålands och Blekinge Handelskammare den 2 september 1959 avgivit yttrande till Kungl. Kommerskollegium över en av Herr Johansson i Torp m. fl. i riksdagens andra kammare väckt motion, nr 322 1959, angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder, har handelskammaren från sin representation i Blekinge erhållit bilagda yttrande, vilket härmed ingives såsom komplettering till handelskammarens förutnämnda yttrande.

Jönköping som ovan.

## SMÅLANDS OCH BLEKINGE HANDELSKAMMARE

*Bengt H. Skantze*

Riksdagens anslutning till hamnbidragsutredningens förslag 1957, om vissa ändringar beträffande principerna för statsbidrag till handelshamnar etc. har av förklarliga skäl väckt en viss oro för framtiden, företrädesvis hos de mindre och medelstora hamnarna.

Stora uppoffringar har under åren gjorts av innevånarna i de mindre hamnarna, där de ekonomiska underskotten fått täckas genom utdebitering av kommunal-skattemedel. Genom den tidigare gällande hamnbidragspolitiken har emellertid dessa utdebiteringar kunnat hållas på en relativt sett rimlig nivå.

Det är givet att varje beslut om statligt bidrag till en hamnrörelse måste föregås av en synnerligen noggrann utredning beträffande den ifrågasvarande hamnens betydelse ur allmännyttig synpunkt. En mindre hamns betydelse kan inom en mycket kort tidsrymd förändras genom t. ex. industriers tillkommande eller nedläggande o. s. v. Att hålla en hamn på tydlig tillbakagång »vid liv» med statliga och kommunala subventioner, bara för att densamma tidigare fyllt en viktig uppgift är självfallet helt förkastligt. Detta måste särskilt gälla om den på tillbakagång stadda hamnen är lokaliserad till ett ej alltför stort avstånd från en framåtgående hamn med goda resurser.

Ett stöd för en sådan politik ger även vårt alltmer rationella landtransportväsende. Vägarnas utbyggnad med allt större enheter i fråga om lastbilar och trailers medger låga landfraktkostnader, vilka mer än väl bör uppväga de dryga kostnaderna att hålla en mindre helt oräntabel hamn i drift.

Man torde ha vissa skäl att ifrågasätta huruvida en del av de senare årens statliga bidrag till vissa småhamnar varit ekonomiskt försvarbara ur här ovan angivna synpunkter.

Som idé är givetvis tanken på handelshamnarnas självfinansiering värd all respekt. I praktiken torde den emellertid i många fall vara orealiserbar, åtminstone med bibehållande av rimliga taxor. Man får också hålla i minnet att en hamn vid sidan av de rena hamnbyggnaderna har många andra investeringsobjekt varå statsbidrag ej utgår. Det är hamnkranar (en modern 5-tonns el-portalkran kostar i dag ca. 500 000: — kronor), bogserbåtar,

varumagasin o. s. v. varav åtminstone de två förstnämnda för de flesta hamnar är ren service, som ej förräntar sig.

En hamn under stark expansion t. ex. och med tydliga ambitioner att följa utvecklingen genom rationalisering och utbyggnader, fullföljer oftast en uppgift vars verkningar positivt sträcker sig över ett avsevärt upplandsområde. Det är under sådana förhållanden en klar orättvisa, att skattebetalarna i den kommun där hamnen ifråga råkar ligga, skall belastas för utgifter som till slut blir till nytta för hela upplandet.

En hamns betydelse med hänsyn till i densamma hemmahörande tonnage såsom förutsättes av motionärerna, torde emellertid i nuvarande tid sakna all betydelse och vara en ren registreringssak som ej har något samband med hamnens bättre eller sämre resurser.

En särskild uppmärksamhet bör för närvarande ägnas den kraftiga förskjutningen av landets virkesexport till syd- och sydothamnarna, ja till södra Sverige över huvud taget. Som ett ex. kan anföras Karlshamn hamn. Virkesexporten över denna hamn var tidigare helt obetydlig och så sent som 1948 utskeppades endast cirka 5 000 kbm. Tio år senare, 1957 hade denna siffra stigit till 200 000 kbm. Då virket ju är synnerligen »kajkrävande» och fordrar lång lastetid i förhållande till viktenheten, förstår man lätt vilka oerhörda krav en utveckling som den nämnda ställer på hamnarna.

Kungl. Arbetsmarknadsstyrelsen har här haft en stor uppgift att fylla och en rad hamnar har hjälpligt kunnat klara de nödvändigaste utbyggnaderna med stöd av AMS (Statskommunala beredskapsarbeten). Denna lösning av problemen är emellertid som bekant helt beroende av arbetsmarknadsläget, som snabbt kan förändras och omöjliggöra sådant stöd. Det är under sådana förhållanden av synnerlig vikt att det finnes en lagstiftning, som klart och tydligt medger rätt till statsbidrag av en storleksordning, som i varje enskilt fall kan genom förebragt noggrann utredning befinnas motiverad.

Under hänvisning till vad i detta yttrande anförts föreslås ett oreserverat stöd för motionärernas förslag, innebärande sådan ändring i nu gällande lagstiftning, att statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder, när skäl därtill föreligger, må utgå med nio tiondelar av de godkända byggnadskostnaderna.

### *Kungl. Kommerskollegium, (allmänna byrån).*

Genom remiss den 2 juni 1959 har Gotlands handelskammare beretts tillfälle avgiva yttrande över likalydande motionerna I: 260 och II: 322 vid årets riksdag angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder. Handelskammaren får i anledning härav meddela, att den i huvudsak delar Stockholms handelskammares i här bifogade yttrande den 8 september 1959<sup>1</sup> redovisade uppfattning i frågan. Handelskammaren vill dock därvid framhålla, att de för Gotland speciella förhållandena kan motivera avsteg från vissa av de principer som eljest bör gälla. Ett närmare utvecklande av handelskammarens uppfattning härvidlag finnes redovisad i dess

<sup>1</sup> Redovisat i det föregående.

yttrande den 14 april 1956 över Hamnbidragsutredningens promemoria med förslag till ekonomiskt stöd åt handelshamnar. Yttrandet bifogas i avskrift.<sup>1</sup>

Visby den 14 september 1959.

## GOTLANDS HANDELSKAMMARE

*Arendt de Jounge*

Ordförande

*Till Kungl. Kommerskollegium, Allmänna byrån.*

Till besvarande av remiss av riksdagsmotionerna I: 260 och II: 322 vid 1959 års A-riksdag angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder får Västergötlands och norra Hallands handelskammare anföra följande.

Något verkligt bärande motiv för den i motionerna föreslagna ökningen av statsbidragen kan icke sägas ha anförts och riksdagens 1957 intagna ståndpunkt synes alltjämt välbefogad. Handelskammaren får därför avstyrka förslaget i motionerna.

Borås den 11 september 1959.

## För VÄSTERGÖTLANDS OCH NORRA HALLANDS HANDELSKAMMARE:

*E. Grenfors*

*Bilaga C*

*Till Riksdagens statsutskott.*

Genom remiss den 28 maj 1959 har statskontoret anbefallts att till riksdagens statsutskott inkomma med utlåtande över motionerna I: 260 och II: 322 till 1959 års riksdag angående statsbidrag till allmänna hamnar och farleder. Med anledning härav får ämbetsverket anföra följande.

Vid 1957 års riksdag togo statsmakterna ställning till en av hamnbidragsutredningen avgiven promemoria med förslag till ekonomiskt stöd åt handelshamnar och farleder. Statsmakterna beslöto därvid, att statligt stöd åt hamnbyggnadsföretag skulle utgå endast i de fall, då dylika företag bedömdes vara angelägna av lokaliserings- eller beredskapsskäl eller äro avsedda att skapa sysselsättningsobjekt vid arbetslöshet. Samma skulle också gälla sådana mindre hamnar, som icke kunna bekosta en med hänsyn till vederbörande hamns upplandsfunktioner angelägen utbyggnad utan att höja hamnavgifterna till en oskäligt hög nivå. Beträffande statsbidragets storlek vidtogs ingen ändring i den dittills gällande ordningen, innebärande att statsbidrag kan tilldelas handelshamnar med högst två tredjedelar av den beräknade byggnadskostnaden.

<sup>1</sup> Ej här medtagen.

Redan med hänsyn till att statsmakterna så nyligen prövat frågan om storleken av det statliga stödet, synes detta spörsmål icke nu böra upptagas till förnyat övervägande.

Motionärerna ha uttalat, att, då det vore fråga om projekt där man avser att nyskapa sjöfartsrörelse å platser där man förut icke haft sådan rörelse, kunde det vara försvarbart att det allmänna ställer krav på intressenterna att man lokalt anskaffar en tredjedel av kostnaderna. Men den omständigheten, att fartygsbeståndet på platser, där en sjöfartsrörelse redan vuxit fram, representerade stora värden, innebär enligt motionärerna icke större möjlighet för bygden att anskaffa dessutom det kapital som tredjedelen av kostnaden för en hamnanläggning utgör.

Enligt statskontorets mening finnes det icke anledning att differentiera det statliga bidraget efter de antydda riktlinjerna. Då motionärerna ansett det oskäligt betungande att kräva samma insats då de kommunala resurserna äro små, som då det är fråga om platser med bättre ekonomiskt underlag, får ämbetsverket vidare erinra att 1958 års skatteutjämningskommitté bland annat har att undersöka möjligheterna till införande av ett allmänt statsbidrag med skatteutjämnande effekt. I avvaktan på resultatet av denna utredning synas gällande procentsatser för statliga anläggningsbidrag icke böra differentieras efter kommunernas olika ekonomiska bärkraft.

Mot bakgrunden av det ovan anförda kan statskontoret för sin del icke tillstyrka bifall till förevarande motioner.

Stockholm den 3 juni 1959.

IVAR LÖFQVIST

*Carl W. Lindblad*  
Föredragande

*/Gunnar Zimmerman*