



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

x. A. L. o. u.
6
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1931:15
HANDELSDEPARTEMENTET



PROVDEBITERING AV FYR- OCH BÅKAVGIFT SAMT SJÖMANSHUSAVGIFT

ENLIGT AV SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGA AV 1924
FÖRESLAGNA GRUNDER FÖR AVGIFTERNAS
UTGÅENDE

UTREDNING VERKSTÄLLD AV KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
PÅ GRUNDVAL AV UPPGIFTER INHÄMTADE AV
KUNGL. GENERALTULLSTYRELSEN

S T O C K H O L M

1 9 3 1

Statens offentliga utredningar 1931

Kronologisk förteckning

1. Sammandrag av yttranden över 1927 års prästlöne-regleringssakkunnigas betänkande rörande nya grunder för lagstiftningen om prästerskapets av-löning och förvaltningen av den därtill anslagna egendomen. Idun. 622 s. **E.**
2. Utredning och förslag rörande läroböcker vid de allmänna läroverken och med dem jämförliga läro-anstalter. Norstedt. 131 s. **E.**
3. Betänkande med förslag angående arbetslöshetens motverkande genom beredskapsarbeten. Norstedt. 81 s. **S.**
4. Utredning och förslag av frågorna om ytterligare inskränkningar i den nuvarande folkskoleseminarie-organisationen samt om statens övertagande av de utav landstingen och vissa städer upprätthållna små-skoleseminarierna m. m. Norstedt. (2), 215 s. **E.**
5. Utlåtande angående utförelsebevissystemets verk-ningar m. m. Marcus. 25 s. **Jo.**
6. Jordbruksutredningens betänkanden. 4. Betänkande angående åtgärder för fjäderfäskötelsns främjande. Beckman. vj, 109 s. **Jo.**
7. Jordbruksutredningens betänkanden. 5. Statistisk översikt över det svenska jordbrukets utveckling och läge. Av E. Höljer. Marcus. 74 s. **Jo.**
8. Ny värmeledning samt elektrisk belysningsanlägg-ning i Nationalmuseumbyggnaden i Stockholm. Stat. Repr.-anst. 43 s. **K.**
9. Lagberedningens förslag ang. vissa internationella rättsförhållanden. 3. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge om erkännande och verkställighet av domar, m. m. Norstedt. 39 s. **Ju.**
10. Betänkande med förslag till lag om vård av vissi skogar inom Västerbottens och Norrbottens län lappmarker m. fl. områden. Marcus. iv, 398 s. **Jo.**
11. Utredning med förslag angående premiering av väl-skötta mindre skogsbruk. Hæggström. 66 s. **Jo.**
12. 1928 års lönekommitté. Betänkande med förslag till avlösningsreglemente för extra ordinarie och extra tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen m. m. Norstedt. vj, 131 s. **Fl.**
13. Utlåtande över utkast till näringslag. Marcus. 28 s. **H.**
14. Förslag till växelag m. m. Norstedt. 254 s. **Ju.**
15. Provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömans husavgift. Marcus. 64 s. **H.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsbokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **J** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre ordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1931:15
HANDELSDEPARTEMENTET



PROVDEBITERING AV FYR- OCH BÅKAVGIFT SAMT SJÖMANSHUSAVGIFT

ENLIGT AV SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGA AV 1924
FÖRESLAGNA GRUNDER FÖR AVGIFTERNAS
UTGÅENDE

UTREDNING VERKSTÄLLD AV KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
PÅ GRUNDVAL AV UPPGIFTER INHÄMTADE AV
KUNGL. GENERALTULLSTYRELSEN



STOCKHOLM 1931
ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG





INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	5
Kap. I. Utredningens föremål och omfattning	7
1. Plan för utredningen	7
2. Insamling, kontrollering och komplettering av primäruppgifterna	11
Kap. II. Om de allmänna verkningarna av sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag ifråga om fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift	16
1. Beräkning av avgiftssatser	16
2. Verknningar på fartyg av olika slag	18
3. Verknningar på passagerar- och lastfartyg. Avgifter för turistfartyg och lustjakter. Passageraravgift	25
4. Frågan om lastavgiftens differentiering efter lastens art. Avgiftsbefrielse för omlastningsgods	30
5. Verknningar på fartyg i olika geografisk fart	36
6. Begränsningen av antalet för tonnageavgift avgiftspliktiga resor	38
7. Vissa verkningar på avgiftsuppbörden	41
Kap. III. Om omfattningen av särskilda befrielser från och nedsättningar i fyr- och båkavgiften samt om förslagens verkningar på fartyg, som erhållit sådana ..	45
1. 1924 års Kungl. förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift	45
2. Öresundskonventionen	49
3. Ångfärjetrafiken Trälleborg—Sassnitz	51
4. Fartyg med s. k. resolutionstonnage	51
Tabeller:	
Tab. 1. Under år 1929 direkt in- och utklarerat tonnage med fördelning på klareringarnas ordningsnummer 1—10 samt på svenska och utländska fartyg av olika slag (svenskt brutto)	54
Tab. 2. Under år 1929 direkt in- och utklarerat tonnage med fördelning på klareringarnas ordningsnummer 1—10 samt på svenska och utländska fartyg av olika slag (svenskt netto)	55
Tab. 3. Under år 1929 på fartyg över 40 nettotons dräktighet (exkl. ångfärjor) över svenska hamnar importerat och exporterat gods med fördelning på klareringarnas ordningsnummer samt på direkta och viaresor för svenska och utländska fartyg av olika slag	56
Tab. 4. Antal från utlandet ankomna och dit avresta passagerare å fartyg över 40 nettotons dräktighet, som klarerat i svenska hamnar under år 1929, med fördelning på klareringarnas ordningsnummer, direkta och viaresor samt fartyg av olika slag, svenska och utländska	58

Övriga bilagor:

Bil. 1. Kungl. generaltullstyrelsens cirkulär nr 268 med föreskrifter rörande av- givandet av vissa uppgifter för provdebitering av fyr- och båkavgift och s. k. sjömanshusavgift under år 1929; den 17 december 1928	60
Bil. 2. Provdebiteringskartolin. Uppgifter för provdebitering	61
Bil. 3. Tonnageblankett. Tonnageuppgifter för provdebitering	61
Bil. 4. Kungl. generaltullstyrelsens revisionsbyrås meddelande med vissa anvis- ningar av i generaltullstyrelsens cirkulär den 17 december 1928 avsedda uppgifter för provdebitering av fyr- och båkavgift och s. k. sjömanshus- avgift	62
Bil. 5. Kungl. kommerskollegii cirkulärskrivelse den 21 december 1928 till direk- tionerna för samtliga sjömanshus i riket angående vissa uppgifter för provdebitering med avseende å tonavgifterna	64
Bil. 6. Kungl. generaltullstyrelsens revisionsbyrås meddelande angående angivan- det av vissa varuslag som massgods i de för provdebiteringen av fyr- och båkavgift avsedda uppgifterna	64

FÖRORD.

Den 23 mars 1927 avgåvo sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 sitt betänkande, vari framlades ett förslag till helt nya grunder för sjöfartsavgifternas utgående. Då det visade sig svårt att erhålla klarhet rörande verkningarna av en övergång till det nya avgiftssystemet, hemställde kommerskollegium i sitt utlåtande i ämnet den 4 augusti 1928, att en provdebitering måtte verkställas beträffande förslaget i vad det avsåge fyr- och båkavgift samt s. k. sjömanshusavgift (tonavgift). Samtidigt skulle genom svenska hamnförbundets försorg utföras en liknande provdebitering ifråga om hamnavgifter för fartyg. Förstnämnda provdebitering skulle äga rum på sådant sätt, att generaltullstyrelsen i samråd med kollegium inhämtade det erforderliga materialet, medan bearbetningen av detsamma och utredningsarbetet i övrigt förutsattes skola åvila kollegium. Genom nådigt beslut den 26 oktober 1928 uppdrog Kungl. Maj:t åt generaltullstyrelsen att i samråd med kollegium under en tid av ett år från tidpunkt, varom ämbetsverken skulle äga att överenskomma, föranstalta om provdebitering beträffande fyr- och båkavgift samt s. k. sjömanshusavgift med huvudsaklig tillämpning av de av sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 framlagda förslag med av kollegium i ovannämnda utlåtande angivna jämkningar däri.

Vid verkställandet av det givna uppdraget visade det sig onödigt, att generaltullstyrelsen skulle företaga en verklig provdebitering för varje klarerande fartyg med tillämpning av de föreslagna avgiftssatserna. Uppgifter ha därför av styrelsen lämnats endast beträffande det nya avgiftsunderlaget samt rörande den faktiska uppbörden. Beräkningen av avgiftssatser och provdebiteringen av desamma för olika slag av fartyg och trafik har på grundval av det inkomna materialet verkställts inom kollegium, där också övrig materialbearbetning ägt rum.

Sedan detta arbete nu slutförts, får kollegium härmed framlägga den verkställda utredningen, som på kollegii uppdrag utförts av förste aktuarien H. Eneborg.

Stockholm den 8 maj 1931.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM.

KAP. I. UTREDNINGENS FÖREMÅL OCH OMFATTNING.

1. PLAN FÖR UTREDNINGEN.

Sedan de av kommerskollegium den 23 september 1924 tillkallade sakkunniga för verkställande av utredning rörande omläggning av nuvarande system för beräkning och uppbörd av allmänna sjöfartsavgifter — sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 — den 23 mars 1927 avgivit sitt betänkande, anmodade kollegium eller beredde tillfälle för ett större antal av förevarande fråga berörda myndigheter och samman slutningar m. fl. att avgiva yttrande i ärendet. Sådant yttrande inkom bl. a. från svenska hamnförbundet, som hemställde om uppskov med avgivande av slutligt yttrande i syfte att beredas tillfälle verkställa en provdebitering av hamnavgifter för fartyg under minst ett år parallellt med löpande debitering. Förbundet ansåg nämligen, att man endast på detta sätt kunde erhålla klarhet rörande verkningarna av det föreliggande förslaget vad hamnarna beträffar. Samtidigt föreslogs, att en liknande provdebitering skulle verkställas beträffande förslaget till nya grunder för beräkningen av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift (tonavgift). Yrkanden på dylika provdebiteringar framfördes också allmänt från sjöfartshåll samt från överståthållarämbetet, åtskilliga länsstyrelser och handelskammare jämte hamndirektioner och hamnstyrelser.

I sitt utlåtande i ärendet till Kungl. Maj:t den 4 augusti 1928 hemställde kollegium, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt generaltullstyrelsen att i samråd med kollegium under en tid av ett år från tidpunkt, varom ämbetsverken borde överenskomma, föranstalta om provdebitering beträffande fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift med tillämpning av de av sjöfartsavgiftssakkunniga framlagda förslag med huvudsakligen de jämkningar däri, som av kollegium i utlåtandet angivits. Genom nådigt beslut den 26 oktober 1928 uppdrog Kungl. Maj:t åt generaltullstyrelsen att i samråd med kollegium föranstalta om sådan provdebitering i enlighet med närmare angivna grunder. Kollegium meddelade svenska hamnförbundet detta Kungl. Maj:ts beslut och beviljade förbundet sökt uppskov med avgivande av slutligt yttrande över sakkunnigbetänkandet för att en provdebitering av hamnavgifter för fartyg genom förbundets försorg skulle kunna äga rum jämsides med provdebiteringen av fyr- och båkavgift och sjömanshusavgift. Sådan provdebitering har också verkställts, varvid vissa direktiv lämnats av kollegium.

Sedan ämbetsverken överenskommit, att provdebiteringen av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift skulle avse 1929 års trafik, utfärdade generaltullstyrelsen genom *cirkulär* den 17 december 1928 vissa *föreskrifter* att av vederbörande tullanstalter iakttagas vid avgivande av de uppgifter, som vore erforderliga för verkställande av den anbefallda provdebiteringen (bil. 1). Cirkuläret åtföljdes av *blanketter* utav tvenne slag, s. k. provdebiteringskartoliner (bil. 2) och tonnageblanketter (bil. 3), utarbetade inom kommerskollegium. Vidare utsände generaltullstyrelsens revisionsbyrå samtidigt vissa *anvisningar* för ifyllandet av dessa blanketter (bil. 4). Den 21 december 1928 utfärdade kollegium en *cirkulärskrivelse* till direktionerna för samtliga sjömanshus i riket (bil. 5), vari dessa anmodades att insända vissa uppgifter rörande debiteringen av tonavgift till den tullanstalt, som

i varje särskilt fall hade att verkställa fartygens utklarerier. Slutligen utsände generaltullstyrelsens revisionsbyrå den 15 januari 1929 ett *meddelande* till tullanstalterna angående angivandet av vissa varuslag som massgoods i de för provdebiteringen avsedda uppgifterna (bil. 6).

Ursprungligen hade kommerskollegium föreslagit, att provdebiteringen skulle tillgå på sådant sätt, att jämsides med den löpande debiteringen av fyr- och båkavgiften samt tonavgiften skulle föras en särskild debiteringsförteckning, upptagande anteckningar om fartygens namn, storlek, det lastade eller lossade godsets vikt samt de övriga data, som vore av intresse för bedömandet av verkningarna av de nya beräkningsgrunderna. I särskilda kolumner skulle utföras resultaten av debiteringarna enligt gällande grunder och vid sidan därav resultaten av debiteringarna enligt de nya grunderna, särskilt i vad avsåge tonnageavgiften och särskilt beträffande lastavgiften. Vad beträffar uppgifterna om utländska fartygs svenska bruttodräktighet skulle i de fall, då densamma ej omedelbart framginge ur ett fartygs mätningshandlingar, vissa data hämtas ur dessa handlingar och en gång i veckan insändas till kollegium, som därefter med det snaraste skulle tillställa vederbörande tullförvaltning besked om resp. fartygs uträknade bruttodräktighet. Uppgift å för fartyg erlagd tonavgift skulle tillställas tullförvaltning efter anvisning av kollegium genom vederbörande sjömanshus för att i den av tullförvaltningen förda längden antecknas vid sidan av anteckningen om den tonavgift, som på prov debiterats enligt de nya grunderna.

Kollegium föreslog vidare, att debiteringarna skulle äga rum med tillämpning av de av sjöfartsavgiftssakkunniga avgivna författningsföreslagen med vissa av kollegium angivna jämkningar. Dessa sistnämnda gällde dels, att det av de sakkunniga föreslagna totala bruttot skulle ersättas med svenskt brutto, dels att debitering av fyr- och båkavgift för inrikes fart icke skulle ifrågakomma vid provdebiteringen.

När sedermera den s. k. provdebiteringen skulle organiseras, visade det sig ändamålsenligt att verkställa vissa ändringar i den ursprungliga planen. Sålunda ansåg kollegium det onödigt att inom tullverket skulle för den s. k. provdebiteringen verkställas en uträkning av ifrågakommande avgifter enligt de föreslagna nya avgiftsgrunderna och avgiftssatserna. De avgiftssatser, som sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagit, vore nämligen uträknade efter äldre års trafikförhållanden — för tonnageavgiften på 1923 års fartygstrafik och för lastavgiften på 1925 års varutrafik — varför de icke lämpade sig för 1929 års förhållanden med väsentligt större trafik. Det borde ju också vara fullt tillräckligt för kollegium att erhålla uppgift om det nya avgiftsunderlaget — svenskt brutto samt den lossade och lastade lastens kvantitet i ton jämte antalet av- eller påstigna passagerare (en utvidgning av de sakkunnigas förslag) — tillika med upplysningar rörande fartygets art m. m. av intresse vid materialets bearbetning. Sedan denna verkstälts och summor nedräknats för de olika delarna av avgiftsunderlaget, kunde de olika avgiftssatserna beräknas. Någon verklig provdebitering av de föreslagna nya avgifterna har därför icke verkställts av tullverket, utan uppgifter ha endast genom detsamma inhämtats rörande det nya avgiftsunderlaget.

I syfte att åstadkomma den bästa organisationen för den statistiska bearbetningen av uppgiftsmaterialet frångick kollegium vidare den ursprungliga tanken på särskilda debiteringsförteckningar, vilka skulle föras parallellt med den löpande debiteringen. Dessa förteckningar ersattes med *kartoliner*, en för varje in- och varje utklarerier av ett fartyg, vare sig denna skedde direkt eller via annan svensk hamn. Dessa kartoliner ifylldes på de olika tullanstalterna. På detta sätt har kollegium erhållit ett material, som kan grupperas efter olika indelningsgrunder, och sålunda är synnerligen lätthanterligt. För den händelse systemet med debi-

teringsförteckningar hade kommit till användning, skulle man först hava nödgats överflytta dessa uppgifter till kartoliner, innan någon bearbetning av materialet kunnat äga rum.

Under år 1929 inhämtades på nyssnämnda sätt uppgifter rörande alla i utrikes-sjöfart med undantag av ångfärjetrafik — för vilken sistnämnda uppgifter erhöles på annat sätt — under året in- och utklarerade fartyg, vilkas avgiftspliktiga dräktighet översteg 40 ton. Uppgifterna avgåvos av vederbörande tullanstalter enligt det formulär, blanketten eller kartolinen utgör, och insändes månadsvis med den förflutna månadens redogörelsehandlingar till generaltullstyrelsens revisionsbyrå, som vidarebefordrade dem till kommerskollegium.

Den s. k. provdebiteringskartolinen upptager följande uppgifter: Första avdelningen: tullanstalt, klareringsdag, journalsnummer, fartygets namn, nationalitet och cert (ångfartyg, motorfartyg, segelfartyg med hjälpmaskin, annat segelfartyg, pråm utan motor); Andra avdelningen: inklarerat resp. utklarerat direkt eller via viss hamn, som angives, fartygets dräktighet omfattande svenskt netto, reducerat netto och svenskt brutto, vidare fartygets art av lastfartyg eller passagerarfartyg, fartygets fart med fördelning på trampfart och linjefart och den sistnämnda med specifikation på olika geografisk fart, Östersjöfart, europeisk fart och oceanfart; Den tredje avdelningen: lossad eller lastad last från resp. till utrikes ort med fördelning på massgods (med angivande av olika slag) samt styckegods (anges i ton) ävensom summa lossad eller lastad last; vidare kvantiteten direkt omlastningsgods samt slutligen antalet på- resp. avstigna passagerare (endast till resp. från utrikes ort); Fjärde avdelningen: fyr- och båkavgift, antalet betalningar av sådan verkställda år 1929 (inklusive för förevarande resa), angivande av olika befrielsegrunder, enligt gällande lotsstadga och kungl. förordningen den 2 maj 1924 med upptagande av paragraf och littera ävensom enligt Öresundskonventionen; samt dessutom för förevarande inklarering resp. utklarering erlagd avgift i kronor; slutligen erlagd tonavgift.

I anvisningarna för avgivande av ifrågavarande uppgifter framhålles först, att blanketten för provdebiteringsuppgifterna avser inklarering eller utklarering, och att följaktligen å samma blankett endast en klarering får upptagas.

Enär lotsstadgans bestämmelser om fyr- och båkavgift endast skilja på ång- och segelfartyg, har i nämnda anvisningar upplysts, att ett fartygs egenskap av segelfartyg med hjälpmaskin eller motorfartyg samt pråm bör angivas med ledning av den beteckning, fartyget har i detta hänseende i sin nationalitetshandling (nationalitets- och registreringscertifikat eller motsvarande handling) eller, därest sådan icke finnes, i fartygets måtbrev.

Vidare meddelas, att såsom passagerarfartyg endast skall upptagas svenskt fartyg, som är försett med passagerarfartygscertifikat, och utländskt, som är inrett för förande mot betalning av flera än tolv passagerare.

Närmare föreskrifter rörande angivandet av den geografiska farten lämnas. Som allmän regel meddelas härvid, att fartyg skall anses nyttjat i den fart, som bestämmes med hänsyn till den längst bort från svenskt land belägna hamn, varav fartygets fraktfart på Sverige beröres.

Med avseende å uppgifterna om lastens vikt meddelas, att såsom sådan skall upptagas den sammanlagda bruttovikten, som skall uppgivas i hela ton. Härvid anmärkes också, att bruttovikten av styckegodslaster torde, där ett fartygs till tullanstalt avlämnade handlingar ej lämna tillräcklig vägledning, kunna efter hänvändelse till vederbörande erhållas genom de uppgifter, som finnas å fartygens s. k. manifest eller liknande handling. Kommerskollegium har förutsatt, att med avseende å det ändamål, vartill uppgifterna erfordras, hinder ej skulle möta för tullanstalterna att, om det skulle befinnas, att arbetet därigenom kunde under-

lättas, få del av eller erhålla behövliga uppgifter ur ifrågakomna handlingar, liksom ock att beträffande frihamnarna kompletterande uppgifter skulle i förekommande fall erhållas från frihamnsförvaltningen.

I och för omräkning av rymdmått eller stycketal till viktton, vilken är erforderlig beträffande vissa varuslag, meddelas vissa evalveringstal att användas, därest icke särskilda omständigheter föranleda, att annan beräkningsgrund kan befinnas giva tillförlitligare resultat.

Särskilda direktiv ha också lämnats i fråga om angivande av vissa varuslag såsom »massgods». Såsom sådant gods skulle enligt dessa direktiv, oavsett om varorna vore emballerade eller icke, angivas de varuslag, som skeppas i hela laster, under förutsättning dock, att desamma enligt vedertaget språkbruk kunna betecknas såsom »bulk»-gods, d. v. s. sådant gods, som plägade transporteras på nämnt sätt. Vissa angivna varuslag skulle emellertid angivas såsom massgods jämväl i det fall, då de icke skeppas i hela laster.

Särskilda detaljerade föreskrifter ha lämnats rörande bestämmandet av fartygens svenska bruttodräktighet, och vissa ändringar i den ursprungliga planen rörande lämnandet av hithörande uppgifter ha vidtagits.

Den svenska bruttodräktigheten skulle bestämmas på följande sätt:

För svenskt fartyg med mätbrev enligt Litt. A eller B skulle uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur nämnda mätbrev.

För främmande fartyg med appendixmätbrev enligt svenska skeppsmättningsföreskrifter skulle uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur appendixmätbrevet. (Detta innehåller även uppgift om bruttodräktigheten enligt fartygets hemlands mätningshandling; men denna uppgift får icke läggas till grund för provdebiteringsuppgiften.) Beträffande tyskt fartyg, som är försett med appendixmätbrev (»Spezial-Ausweis») har dock beräkningen av bruttodräktigheten gjorts av kommerskollegium. I och för denna beräkning skulle av tullanstalterna lämnas vissa uppgifter enligt särskilt formulär.

För fartyg med mätningssattest Litt. K har beräkning av bruttodräktigheten verkställts av kommerskollegium med ledning av vissa uppgifter från tullanstalterna enligt särskilt formulär. För fartyg med mätningssattest Litt. M skulle uppgifterna om bruttodräktigheten hämtas ur mätningssattesten.

För främmande fartyg med svenskt mätbrev Litt. C skulle uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur det svenska mätbrevet.

För främmande fartyg, annat än maskindrivet, skulle uppgiften om bruttodräktigheten hämtas ur fartygets hemlands mätbrev.

De uppgifter, som erfordrats för utförande av kommerskollegii beräkning av bruttodräktigheten beträffande tyska fartyg med s. k. Spezial-Ausweis samt främmande fartyg med mätningssattest Litt. K skulle enligt anvisningarna lämnas endast första gången sådant fartyg under år 1929 anlöpt svensk hamn. De skulle insändas varje vecka till generaltullstyrelsen, som skulle vidarebefordra dem till kommerskollegium.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande har skeppsmättningskontrollören i Stockholm, ingenjör A. Andersson utfört ovannämnda uträkning av den svenska bruttodräktigheten för vissa utländska fartyg.

Meddelanden om de sålunda beräknade bruttototalen ha icke, som ursprungligen varit avsett, utgått till vederbörande tullanstalter, för att dessa skulle kunna införa dem i primärmaterialet. I stället ha provdebiteringsuppgifterna insänts, utan att ifrågavarande uppgift varit ifylld. Materialet har senare kompletterats i sagda avseende inom kollegium.

2. INSAMLING, KONTROLLERING OCH KOMPLETTERING AV PRIMÄRUPPGIFTERNA.

Under år 1929 insändes genom generaltullstyrelsen till kommerskollegium dels veckovis vissa tonnageuppgifter för beräkning av svenskt brutto för utländska fartyg, dels månadsvis provdebiteringskartoliner från samtliga tullkammare och underlydande tullanstalter belägna vid rikets kuster och vid de inre vattenvägar, som stå i förbindelse med havet. Det huvudsakliga arbetet inom kommerskollegium med ifrågavarande material under år 1929 gällde beräkningen av svenskt brutto och utskrivande av särskilda kartoliner för de fartyg, för vilka sådana uppgifter saknades. I anslutning här till bedrevos också vissa efterforskningar, framför allt i de fall, fartygen ändrat namn eller blivit ommätta under senare år.

De inkommande provdebiteringskartolinerna sorterades fortlöpande på in- och utklarade fartyg men bibehöllos eljest i kronologisk ordning fördelade på de olika tullkammarna. I ett stort antal fall saknades anteckning, huruvida kartolinerna avsåge in- eller utklarering. Många gånger kunde man avgöra, vilket som vore avsett, därigenom, att anteckning fanns om klarering enligt in- eller utgående journal. Ofta avgjordes också detta därigenom, att anteckning gjorts rörande lossad eller lastad last. För den händelse tonavgift debiterats, var det givet, att kartolinerna avsåg utklarering, då ju denna avgift endast utgår vid sådan. I de fall åter, då fartygen voro barlastade och man icke kunde finna motsvarande andra kartolin för resp. fartyg, måste man tillsvidare i avvaktan på en senare jämförelse låta anstå med kartolinens hänförelse till in- eller utklareringar.

Sedan hela materialet inkommit för året, vidtog nästa led i bearbetningen. Detta bestod däri, att materialet sorterades på fartyg efter dessas namn inom varje tullkammare. Fartyg med samma namn hölls isär genom tontalets olika storlek.

Härefter kompletterades kartolinerna med uppgifter rörande fartygens svenska brutto med ledning av det kartolinsystem, som upprättats i samband med beräkningen av bruttot på grundval av inkomna tonnageuppgifter. I anslutning här till införskaffades på olika sätt kompletterande uppgifter för ett betydande antal fartyg, för vilka tonnageuppgifter icke insänts till kommerskollegium. Dessutom utmönstrades s. k. undermåliga fartyg, d. v. s. sådana under 40 nettotons dräktighet, samt vidare fiskefartyg, dykeri-, bärgnings- och isbryarfartyg, s. k. vinddrivare, fartyg, som besökt en hamn för inhämtande av order, reparation, kolning eller proviantering, i vilka fall befrielse från erläggande av fyr- och båkavgift stadgats i gällande författning och i sjöfartsavgiftssakkunnigas författningsförslag.

Under arbetets gång verkställdes en första granskning av andra uppgifter å kartolinerna. Härvid befunnos dessa vara bristfälliga i ganska betydande grad.

För att avhjälpa dessa brister och i syfte bl. a. att kontrollera olika uppgifter samt materialets fullständighet — ett stort antal kartoliner, särskilt avseende s. k. viareor saknades — sammanfördes materialet för hela landet på de olika fartygen efter dessas namn. Kartolinerna lades för varje fartyg i datumföljd. Sedan detta gjorts, kontrollerades uppgifterna rörande fartygens nationalitet, tonnage m. m. Kartoliner för fartyg, som under året ändrat namn eller cert, sammanfördes. Det samma gäller fartyg, som ommäts. Härvid anlidades ovannämnda kortsystem grundat på tullverkets tonnageuppgifter, vilka även innehöllo upplysningar i dessa avseenden. Vidare begagnades olika länders skeppslister samt Lloyd' Registers och liknande företags publicerade uppgifter av ifrågavarande slag.

Härefter vidtog en s. k. kombinerad av inklareringar och utklareringar för samma fartyg i syfte att kontrollera, att uppgifterna voro fullständiga, d. v. s. att ingen kartolin för in- eller utklarering i någon svensk hamn saknades. Samtidigt granskades och kompletterades uppgifterna om antalet verkställda betalningar, erlagda avgiftsbelopp m. m. Inklareringskartolinerna lästes mot utklaringskarto-

linerna. Alla felaktigheter samt saknade uppgifter antecknades. I ett mycket stort antal fall kunde efter undersökning rättelser göras i kollegium. Detta gällde särskilt sådana felaktigheter, som att olika cert eller tontal uppgivits för samma fartyg bland in- och utklareringar, att antalet avgiftsbetalningar blivit felaktigt angivet i vissa fall, att erlagt avgiftsbelopp under en resa bland många var felaktigt angivet, eller avgift upptagits, då sådan tydligen icke skulle utgå.

Meningen var att få alla övriga fall kompletterade i tullverket. Men då det visade sig, att detta kompletteringsarbete skulle bli alltför betungande för tullverket, överenskoms att alla kompletteringar, som kunde göras i kommerskollegium genom jämförelse med kollegii sjöfartsstatistiska material för samma år och eljest, skulle verkställas av kollegium. Endast i de fall, då in- eller utklareringar saknades och vederbörande fartyg gått med last (för den händelse det gått i barlast, kunde en kartolin lätt utskrivas, men om det gått med last, krävdes uppgift om dennas storlek), skulle undersökning av fallet och komplettering verkställas i tullverket. I c:a 300 fall verkställdes dylik komplettering inom tullverket och i många gånger detta antal fall inom kollegium. Det upptäcktes, att en tullkammare underlåtit att lämna uppgifter rörande passagerartrafiken, något som medförde ett besvärligt kompletteringsarbete och skriftväxling med de rederier, som bedrevo trafik därstädes, samt att en tullanstalt icke lämnat uppgifter rörande fartyg, som anlöpt å viasor; i sistnämnda fall skedde komplettering genom tullverket. Sådan ägde också rum i ett stort antal fall, då uppgifterna om lasten voro felaktiga, eller uppgift om dennas art — ifråga om massgoods — saknades eller var ofullständig.

I anslutning till dessa kompletteringsarbeten antecknades på de olika kartolinerna, huruvida ifrågavarande resa var direktresa eller viasera, samt ordningsnumret på klareringen, resp. till vilket klareringsnummer viaseran hörde. Tonnageavgift skall nämligen enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag utgå endast vid de 4 första klareringarna under ett år för maskindrivna fartyg och vid de 2 första för segelfartyg. För att man skall kunna få fram det avgiftspliktiga tonnaget enligt förslaget ävensom enligt andra grunder, såsom avgiftsbefrielse efter färre eller flera klareringar än de nämnda, är det nödvändigt att känna dessas ordningsnummer. Vidare skall enligt förslaget tonnageavgift icke utgå vid viasera men väl lastavgift, om last lastas eller lossas, vadan man nödgas skilja på direkta och viasor. Såsom direkta resor har i enlighet med sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag rörande avgifternas utgående räknats första in- och utklarering under varje resa från resp. till utlandet. Beteckningen kan synas vara oegentlig vid utklarering, där »direktresan» utgöres av första utklarering även i de fall, då flera svenska hamnar senare angöras för intagande av last till utlandet, innan fartyget lämnar Sverige. Men någon bättre benämning har ej funnits.

Nyssnämnda arbete gav anledning till ett betydande antal rättelser av uppgifterna om erlagda avgifter. Felaktiga anteckningar och debiteringar upptäcktes, de sistnämnda ofta sammanhängande med felaktiga tolkningar av författningarnas bestämmelser. Särskild möda har också nedlagts på att erhålla korrekta uppgifter rörande klareringsförhållanden, avgiftsbetalning och befrielse för fartyg, som verkställt s. k. avstickarresor eller eljest befriats från eller erhållit nedsättning i avgiften jämlikt 1924 års kungl. förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift.

Här ovan nämnda granskningar och kompletteringsprocedur samt materialbehandling har varit synnerligen tidskrävande. Efter allt det arbete, som nedlagts på komplettering av materialet, torde emellertid detta hava bringats i ett sådant skick, att bearbetningen av detsamma kan anses giva tillförlitliga uppgifter rörande de förhållanden, man avsett få belysta.

Vad här sagts gäller samtliga uppgifter utom uppgifterna rörande fartygens last.

Beträffande uppgifterna härom på de olika kartolinerna har i regel ingen annan kontroll kunnat göras under arbetets gång, än att en jämförelse gjorts med fartygens tontal, varvid tillsetts, att lasten per resa icke vore större än två gånger nettotontalet. Dessutom ha som nämnts kompletteringar verkställts, då lastspecifikation saknats eller varit ofullständig.

Men i övrigt har ingen möjlighet funnits att under arbetets gång kontrollera, huruvida lastuppgifterna voro felaktigt uppgivna, eller huruvida sådana helt utelämnats och fartyget blivit uppgivet som barlastat. Först då hela materialet förelåg bearbetat och slutsummorna kommo fram, ägde man möjlighet att genom jämförelse med import- och exportsiffrorna för riket samt vissa andra siffror konstatera, om lastuppgifterna i stort sett voro riktiga.

Beträffande denna eftergranskning må lämnas följande redogörelse.

Hela importen 1929 utgjorde enligt kommerskollegii berättelse över rikets handel 10 845 200 ton. Vill man med utgångspunkt från denna siffra räkna fram den del av importen, som gått sjöledes och icke på ångfärjor, har man att enligt statens järnvägars statistik frånräkna den import, som gått på ångfärjorna Sassnitz—Trälleborg och Köpenhamn—Malmö samt dessutom den import, som gått på de danska färjorna Helsingör—Hälsingborg, vidare importen från Norge och Finland på järnväg. Summan av hela denna trafik, som skall frånräknas, utgör 278 780 ton. Ytterligare skall för erhållande av jämförbarhet med provdebiteringsmaterialets siffror frånräknas importen av timmer i form av flottar, som transporterats havsledes, samt löstimmer, som flottats på norska och svenska gränsvattendrag, importen av fartyg, vilka icke gå som last på andra fartyg eller på järnvägsvagn, samt slutligen all import å fartyg om under 40 nettotons dräktighet. Rörande storleken av dessa poster äger man inga exakta uppgifter.

Timmerimporten i flottar redovisas i sjöfartsstatistiken för 1929 med blott omkring 20 600 m³; 1927 åter redovisades 240 000 m³. Uppgifterna äro icke fullständiga, enär flertalet lastageplatser sakna taxa och därför icke ingå i statistiken.

Rörande timmerflottningarna på gränsvattendragen finnas uppgifter i kollegii flottningsstatistik. 1929 flottades till Sverige från Norge 304 287 m³ eller c:a 150 000 ton.

Ifråga om fartygsimporten uppges denna i handelsstatistiken för år 1929 till 70 581 ton. Man torde kunna räkna med att 70 000 ton komma på fartyg, som icke utgjort last å andra fartyg eller å järnvägsvagn.

Vad slutligen angår importen på mindre fartyg försiggår viss import till Sverige framför allt från danska hamnar vid Öresund på fartyg under 40 nettoton.

Om man från ovannämnda siffra för totalimporten, 10 845 200 ton, drager de kända poster, som böra frånräknas, sammanlagt omkring 520 000 ton, erhåller man en siffra å omkring 10 325 000 ton. Skillnaden mellan denna och den ur provdebiteringsmaterialet erhållna siffran, 10 314 401 ton, utgör omkring 10 000 ton och torde bestå av import å fartyg under 40 nettoton, vilken import ej skall medtagas å provdebiteringen. Det statistiska materialet synes alltså vad importlasterna beträffar vara så fullständigt, man kan önska. Den verkställda kontrollerande jämförelsen utesluter dock givetvis icke, att fel kunna förekomma i redovisningen för vissa varuslag. Beträffande dessa lämnas nedan en närmare redogörelse.

Först skall en undersökning motsvarande den, som här gjorts beträffande importen, göras för exporten.

Hela exporten 1929 utgjorde enligt kommerskollegii berättelse över rikets handel 21 955 382 ton. Den del av exporten, som icke går på fartyg, finner man redovisad till en del i statens järnvägars statistik, nämligen vad beträffar bantågsexporten, vars största post är järnmalmstransporten över Riksgränsen till Narvik,

samt exporten över järnvägsfärjerutterna Trälleborg—Sassnitz och Malmö—Köpenhamn. Särskilda uppgifter föreligga beträffande exporten med de danska färjorna Hälsingborg—Helsingör. Hela denna export utgör 6 670 000 ton.

Övriga poster, som skola frändragas den totala exportkvantitetssiffran, äro exporten av timmer i flottar, redovisad till c:a 22 000 m³ eller c:a 11 000 ton, vidare löstimmer, flottat till Norge på gränsvattendrag, utgörande 155 020 m³ eller omkring 78 000 ton, samt fartygsexporten, redovisad till 66 734 ton. Till sammans med förstnämnda avdragsposter utgöra dessa omkring 6 826 000 ton.

Frändrages denna siffra från den totala exportsiffran, 21 955 382 ton, erhålles en rest å omkring 15 130 000 ton. Från denna siffra skall ytterligare dragas transporten å viss linbana mellan Sverige och Norge, vidare transporten landsvägsledes samt exporten å fartyg om mindre än 40 nettotons dräktighet, över vilka inga närmare uppgifter föreligga.

Jämföres den anförda siffran 15 130 000 ton med den ur provdebiteringsmaterialet erhållna, avrundad 14 845 000 ton, finner man, att, om hänsyn toges till vad nyss sagts, sistnämnda statistiska material synes vara så fullständigt, man kan önska. Det bör emellertid betonas, att man icke beträffande exporten kan vänta sig samma goda överensstämmelse mellan provdebiteringsmaterialets summa av exporterat gods i ton och exportstatistikens motsvarande summa, då i exporten en mycket stor del (framför allt trävaror) är uppgiven i rymdmått och måste evalveras i ton och då vid denna omräkning lätt olika evalveringstal komma till användning, varigenom resultatet måste komma att avvika från varandra. Den ovan erhållna differensen kan i betydande mån vara att hänföra till ett sådant förhållande. Liksom beträffande importen gäller ock för exporten, att fel kunna förekomma i redovisningen av särskilda varuslag.

Vad beträffar *de i provdebiteringsmaterialet specificerade varuslagen* har bearbetning skett för importen av: 1) svavelkis, 2) råfosfat, 3) grus, sand, lera och 4) stenkolk, koks och kolbriketter samt för exporten av: 1) järnmalm, 2) sten, 3) grus, sand, lera, 4) trävaror och 5) pappersmassa. I det följande skola några jämförelser göras i syfte att kontrollera fullständigheten i materialets angivning av dessa varuslag.

Vad då först angår *importen av svavelkis*, uppgives denna i handelsstatistiken för år 1929 till 173 224 ton. Härav komma 12 229 ton över Storlien och Charlottenberg, alltså järnvägsledes. Denna vara är icke specificerad i statens järnvägars statistik. Enligt denna ha endast 20 ton »malm» kommit över Sassnitz—Trälleborg. Omkring 161 000 ton svavelkis skulle alltså år 1929 ha importerats på fartyg. I provdebiteringsmaterialet redovisas en import av 153 911 ton. Måhända ha mindre kvantiteter gått på pråmar eller andra fartyg under 40 nettotons dräktighet. En viss, ehuru icke stor, brist å några tusen ton synes alltså förefinnas i provdebiteringsmaterialet.

Importen av råfosfat utgjorde år 1929 137 644 ton. Någon import över landgränserna har enligt handelsstatistiken icke ägt rum. Varan är icke specificerad i statens järnvägars statistik. Importen enligt provdebiteringsmaterialet utgjorde 135 811 ton eller 1 833 ton mindre än hela importen enligt handelsstatistiken. Kanske har någon import gått på järnväg (och färjor) och på fartyg om under 40 nettotons dräktighet. Även om så icke är fallet, måste provdebiteringsmaterialet anses vara så fullständigt, man kan önska.

Importen av grus, sand (inkl. kvartssand) och *lera* utgjorde år 1929 enligt handelsstatistiken 88 633 ton. Över gränsstationerna å järnvägen ankommo 2 266 ton. I statens järnvägars statistik finnas dessa varor icke specificerade. 4 342 ton »jord, sand och murkalk» äro i densamma redovisade såsom ankomna från utlandet. Omkring 86 000 ton synas alltså ha importerats på fartyg. I provdebiteringsmateria-

let äro 80 416 ton angivna såsom import av här ifrågavarande varor. Då dessa åtminstone i inrikes trafik i betydande grad transporteras å segelfartyg och pråmar, ofta av ganska liten storlek — anmärkningsvärt nog finnes i materialet ingen import uppgiven å pråmar — synes man ha anledning antaga, att några tusen ton införts på fartyg om under 40 tons dräktighet. Provdebiteringsmaterialets uppgifter om nämnda varuslag synas alltså vara ganska fullständiga.

Importen av stenkol, koks och kolbriketter utgjorde år 1929 enligt handelsstatistiken 6 275 718 ton. Av statens järnvägars statistik framgår, att 22 233 ton importerades järnvägsledes (inkl. på ångfärjor). Även om sistnämnda post skulle innefatta all import, som ej ägt rum på fartyg om över 40 nettotons dräktighet, så skulle importen å större fartyg bliva 6 253 486 ton eller blott 64 700 ton eller c:a 1 % mera än den import, som redovisas i provdebiteringsmaterialet, 6 188 786 ton. Sistnämnda material är sålunda ganska fullständigt.

Hela *exporten av järnmalm* utgjorde år 1929 10 990 570 ton. En mycket stor del härav gick emellertid över Riksgränsen till Narvik, och en del gick på andra vägar landvägen ur landet. Endast 4 917 000 ton av exporten gingo över svenska hamnar. Enligt provdebiteringsmaterialet var exporten 4 827 580 ton eller c:a 90 000 ton mindre än de förra siffrorna. Sannolikt föreligger en brist i provdebiteringsmaterialets uppgifter på denna summa, d. v. s. 1·8 %, icke på sådant sätt, att materialet skulle sakna uppgifter för så stora laster utan endast så till vida, att för sagda kvantitet icke uppgivits, att exporten avsett järnmalm. Differensen är relativt obetydlig.

Den i provdebiteringsmaterialet redovisade *exporten av sten* skall enligt givna direktiv avse sten i block och gatsten (granit och gnejs m. m.), kalksten och fältspat. Exporten av dessa varor utgjorde 1929 1 297 700 ton. Enligt statens järnvägars statistik ha 95 761 ton sten, mineralier och gatsten förts ur landet per järnväg. Enligt handelsstatistiken äro blott 7,824 ton angivna för gränsposteringar och gränstullanstalter. Betydande poster kunna emellertid ha angivits för export vid andra tullanstalter och gått ut ur landet per järnväg.

I provdebiteringsmaterialet har redovisats en stenexport å 1 229 636 ton. Dessa uppgifter synas alltså vara ganska fullständiga.

Exporten av grus, sand (inkl. kvartssand) och *lera* utgjorde år 1929 enligt handelsstatistiken 44 875 ton. Enligt statens järnvägars statistik ha 6 221 ton »jord, sand, murkalk» gått ut ur landet per järnväg. Enligt handelsstatistiken ha blott 310 ton av förstnämnda varuslag angivits till export vid landgränssorter. Sannolikt har en icke obetydlig del gått ut på mindre fartyg. Med hänsyn härtill synes provdebiteringsmaterialets exportsiffra 36 391 ton vara relativt riktigt för exporten å fartyg om över 40 tons dräktighet.

Enligt givna direktiv skola i provdebiteringsmaterialet specificerade uppgifter lämnas rörande *exporten av trä*. Räknar man trävaror oarbetade, bilade, sågade och hyvlade, men ej träarbeten av olika slag, blir exporten av dessa varor enligt handelsstatistiken c:a 4 800 000 ton. Någon mera exakt siffra kan ej uppgivas, enär evalveringarna från m³ fast eller löst mått av olika varuslag icke kunna göras med större grad av exakthet.

Exporten järnvägsledes utgör enligt statens järnvägars statistik c:a 300 000 ton och exporten i havsflottlar och i flottningsgods å gränsvattendrag omkring 89 000 ton. Frändragas dessa sistnämnda belopp, erhålles en siffra, som mycket nära överensstämmer med provdebiteringsmaterialets siffra, 4 404 501 ton. Provdebiteringsmaterialets angivning av trävarorna synes alltså vara så fullständig, man kan önska.

Exporten av pappersmassa uppgick år 1929 enligt handelsstatistiken till 2 096 477 ton. Enligt statens järnvägars statistik utfördes 97 967 ton järnvägs-

ledes. C:a 1 998 900 ton skulle alltså ha utskeppats å fartyg. Enligt provdebiteringsmaterialet utgjorde exporten å fartyg om över 40 nettotons dräktighet 1 909 966 ton. Skillnaden mot nyssnämnda siffra utgör något mindre än 90 000 ton. En del härav har måhända skeppats på mindre fartyg. Provdebiteringsmaterialets uppgifter synas dock vara ofullständiga på några procent, vilket emellertid icke torde vara av större betydelse.

Den verkställda granskningen har givit till resultat, att det inhämtade provdebiteringsmaterialet är tillräckligt fullständigt, för att man genom detsamma skall kunna belysa de förhållanden, man därigenom önskat få klarlagda.

KAP. II. OM DE ALLMÄNNA VERKNINGARNA AV SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGAS FÖRSLAG IFRÅGA OM FYR- OCH BÅKAVGIFT SAMT SJÖMANSHUSAVGIFT.

1. BERÄKNING AV AVGIFTSSATSER.

Sjöfartssavgiftssakkunniga förordade, att fyr- och båkaavgift liksom hittills skulle uttagas endast av fartygen. Emellertid borde enligt de sakkunnigas mening sjöfartens ifrågavarande bidrag till fyr- och båkväsendet i väsentlig mån reduceras. På anförda skäl föreslogo de sakkunniga, att avgiften skulle minskas så, att den icke lämnade större uppbörd än som motsvarade halva det kostnadsbelopp, som kunde beräknas för fyr- och båkväsendet. Enahanda synpunkter gjordes gällande i avseende å den statliga isbrytaravgiften, som enligt de sakkunnigas förslag definitivt borde sammanslås med fyr- och båkaavgiften. Med utgångspunkt särskilt från grundtanken, att avgiften borde i möjligaste mån stå i direkt proportion till den omfattning, vari sjöfartsanstalterna tagas i anspråk, och att beräkningsgrunderna för avgiften borde medföra anpassning av avgiften efter fartygets ekonomiska bärkraft, föreslogo de sakkunniga en uppdelning av avgiften i två delar. Av dessa skulle den ena »tonnageavgiften» beräknas efter fartygens storlek för att såmedelst ställa avgiften i såvitt möjligt direkt proportion till den omfattning, vari fartygen taga i anspråk det allmännas anstalter till sjöfartens gagn och bekvämlighet, och den andra, »lastavgiften», beräknas å lasten, varigenom hänsyn skulle tagas till fartygens ekonomiska bärkraft. De sakkunnigas förslag innebär, att denna kombinerade beräkningsgrund borde, utom i fråga om lotsavgifter samt kanal-, sluss- och farledsavgifter, tillämpas såsom huvudregel för alla förekommande sjöfartssavgifter av fartyg. För bestämmande av fartygsstorleken föreslogo de sakkunniga, att skeppsmätningen skulle avse fartygets hela inre rymd, »totala brutto-dräktigheten», vilken alltså skulle ligga till grund för tonnageavgiftens beräkande. Lastavgiften skulle enligt förslaget beräknas efter viktmängden av det gods, som av fartyget lastats och lossats. Enligt det av de sakkunniga utarbetade författningsförslaget i ämnet avses fyr- och båkaavgift skola, med iakttagande av vissa närmare angivna särskilda befrielsegrunder, erläggas, då fartyg ankommer från eller avgår till utrikes ort med 8 öre per ton av fartygets förenämnda brutto-dräktighet enligt mätbrev (tonnageavgift) samt med 4 öre per ton av det gods, som av fartyget här i landet lossas av den från utrikes ort medförda lasten eller som här lastas för befordran med fartyget till utrikes ort (lastavgift), dock med iakttagande att, därest under ett kalenderår tonnageavgift erlagts för maskindrivet fartyg eller pråm fyra gånger eller för segelfartyg två gånger, fartyget är från vidare tonnageavgift under året befriat. Med dessa avgiftssatser beräknas ungefär hälften av fyr- och båkaavgiften belöpa på tonnageavgiften och andra hälften på lastavgiften. De sakkunniga föreslogo även införande av fyr- och båkaavgift för den inrikes farten med vissa begränsningar.

En beräkning av avgiftsunderlaget för *fyr- och båkavgift* enligt sjöfartsavgifts-sakkunnigas förslag till avgiftsgrunder med av kommerskollegium för provdebiteringen angivna jämkningar — innefattande att avgift ej skall beräknas för inrikes fart, och att totalt brutto skall ersättas av svenskt brutto — ger på grundval av 1929 års trafik enligt provdebiteringsmaterialet följande resultat:

	Ton
Svenskt brutto för avgiftspliktiga fartyg	14 404 060
Godston	25 757 920

Omnämnda summa svenskt brutto är beräknad på de fyra första in- och utklaringarna av maskindrivna fartyg och på de två första klareringarna av segelfartyg, vilka fartygs avgiftspliktiga dräktighet överstiger 40 ton med de inskränkningar, som angivits ovan och vilka hänföra sig till bestämmelserna i det av sjöfartsavgifts-sakkunniga utarbetade författningsförslaget. Summan för godston innefattar även gods, transporterat i färjetrafik.

Sjöfartsavgiftssakkunniga beräknade att genom *fyr- och båkavgift* uttaga 1 700 000 kr., varav hälften eller 850 000 kr. genom en tonnageavgiftsdel och den andra hälften genom en lastavgiftsdel. Under förutsättning att *fyr- och båkavgift* icke skall uttagas av inrikes fart, skulle alltså för erhållande av det önskade uppbördsbeloppet erfordras en tonnageavgift av 5·90 öre per svenskt bruttoton och en lastavgift av 3·30 öre per viktton lossat och lastat gods. Om avrundning sker till jämna ören, 6 resp. 3, skulle följande uppbördssummor erhållas på 1929 års trafik:

	Kr.
tonnageavgift.....	864 244
lastavgift	772 738
eller sammanlagt.....	1 636 982

d. v. s. något mindre än vad som önskats.

På grund av trafikens ökning under senare år bliva de nyssnämnda avgiftssatserna lägre än de av sjöfartsavgiftssakkunniga beräknade, 8 öre per ton totalt brutto i tonnageavgift och 4 öre per ton gods i lastavgift. Utbyttandet av totalt brutto mot svenskt brutto inverkar icke nämnvärt på resultatet. Enligt undersökningen bil. E till sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande är nämligen det totala bruttot för hela fartygstrafiken (1923) blott 1·7 % större än det svenska bruttot. Nämnas bör också, att 1928 års lotsförfattningssakkunniga verkställt en beräkning rörande avgiftssatsen för *fyr- och båkavgift* enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag grundad på den beräknade trafiken i medeltal åren 1927—1929. Denna beräkning gav samma resultat som här förevarande, d. v. s. 6 öre per fartygston och 3 öre per godston.

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslago, att tonavgiften skulle utgå under namn av *sjömenshusavgift* och beräknas enligt samma grunder som *fyr- och båkavgiften* för fartyg i utrikes fart samt uttagas gemensamt med denna avgift såsom ett tillägg å 20 %, varmed avsågs att erhålla en årlig uppbörd å omkring 350 000 kr. motsvarande medelintäkten under åren 1919—1925 med tillägg av 2 % uppbördsprovision. Om man emellertid tager i betraktande, att intäkten stigit högst avsevärt under senare år, och att tilläggsprocenten till *fyr- och båkavgiften* skall beräknas på sådant sätt, att uppbörden av tonavgift vad totaluppbördens storlek beträffar skall i huvudsak bli orubbad, synes man böra räkna antingen med medeluppbörden för de senaste fem åren 1925—1929, för vilka definitiva uppgifter föreligga eller med uppbörden under sistnämnda år såsom grundval för beräkninge n

Beräkningen skulle sålunda verkställas med utgångspunkt i en önskad uppbörd inklusive uppbördsprovision å c:a 500 000 kr. (1925—1929) eller 600 000 kr. (1929), utgörande resp. 29.4 och 35.3 % av det önskade uppbördsbeloppet av fyr- och båkavgift 1 700 000 kr. Önskar man, att fyr- och båkavgiften inklusive sjömanshusavgiften skall utgå med jämna öresbelopp, böra alltså de sammanlagda avgifterna, under övriga ovan nämnda antaganden, utgå med 8 öre per fartygstön (svenskt brutto) och 4 öre per godston av lossade och lastade varor, då en avgiftsuppbörd (år 1929) å 2 255 356 kr. skulle erhållas. Denna uppbörd utgör nära nog ett aritmetiskt medium av de belopp, som skulle ha erhållits, om 500 000 kr. eller 600 000 kr. hade uttagits i sjömanshusavgift.

På grund av osäkerheten ifråga om det belopp, som bör uttagas i sådan avgift, ha samtliga beräkningar i det följande hänförs till endast fyr- och båkavgift.

2. VERKNINGAR PÅ FARTYG AV OLIKA SLAG.

I de undersökningar, sjöfartsavgiftssakkunniga låtit verkställa rörande verknin-garna av en övergång till det av dem föreslagna nya avgiftssystemet, har visats, hur en övergång till totalt brutto som avgiftsgrund verkar på tonnageavgiften, samt hur en avgift på lasten skulle drabba olika slags fartyg, då det gäller förandet av import- och exportgods på svenska och utländska kölar. Men någon möjlighet att konstatera, hur tonnages- och lastavgifterna tillsammans verka som fartygs-avgift på fartyg av olika slag, har icke funnits, då materialet icke medgivit en bearbetning, som kunde visa detta förhållande vid jämförelse med gällande avgifter per nettoton. Man har icke kunnat konstatera, hur det föreslagna systemet verkar som helhet.

I syfte att belysa denna fråga vad beträffar förskjutningar i avgiftsbelastningen för fartyg av olika slag har efterföljande sammanställning utarbetats. Densamma upptager avgiftsunderlag och avgiftsuppbörd för olika slag av fartyg enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag och enligt gällande grunder för fyr- och båkavgift (med tillägg av statlig isbrytaravgift).

Trafiksiffrorna gälla 1929 års förhållanden. Avgiftsunderlaget enligt gällande grunder hänför sig till samtliga direkta resor till och från utlandet, vilka skulle hava varit avgiftspliktiga, därest icke särskilda befrielser varit gällande, alltså till 8 resor för maskindrivna fartyg och 4 resor för segelfartyg. Reduktion har icke verkställts i den beräknade avgiftsuppbörden enligt gällande grunder för sådana fartyg, som äro befriade från eller erhållit nedsättning i fyr- och båkavgiften (jämlikt Öresundskonventionen, 1924 års förordning med provisoriska föreskrifter rörande befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift eller bestämmelserna om nedsättning av det avgiftspliktiga tonnaget för vissa fartyg i huvudsakligen Östersjöfart, s. k. reducerat netto).

Meningen är ju icke att jämföra hela avgiftsbördan för varje fartygskategori enligt de båda systemen. Det är givet, att vissa grupper av fartyg, som hittills icke betalat fyr- och båkavgift, enligt det nya systemet bli relativt mycket hårt belastade. De sakkunnigas förslag går överhuvud ut på borttagandet av alla dylika speciella gynnande bestämmelser. Syftet med jämförelsen är att undersöka, hur en övergång till det föreslagna nya avgiftssystemet verkar för de olika fartygsslagen såsom sådana, bortsett från hurudana verkningarna bli för sådana kategorier, som hittills särskilt gynnats.

Det kunde synas, som om en sådan jämförande undersökning bäst gjordes på sådant sätt, att man helt uteslöte de speciella fartygskategorier, som här omnämnts, i analogi med ångfärjorna, som utskiljts till en särskild grupp i efterföljande tabell. En dylik uteslutning är emellertid icke så lätt att verkställa för andra,

Fartygsslag	Enligt sjöfartsaavgiftssakkunnigas förslag				Enligt gällande grunder				Uppbörd enl. förslaget i % av beräknad uppbörd enl. gällande grunder	Uppbörd enl. förslaget i % av faktisk uppbörd
	Avgiftsskattigt svenskt brutto	Godston	Tonnageavgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.	Beräknad »avgiftsskattigt» svenskt netto	Beräknad avgiftsskattigt »börd» kr.	Faktisk avgiftsskattigt »börd» kr.		
Svenska ångfartyg	3 560 088	10 577 233	213 605	317 317	530 922	4 416 659	1 159 373	1 078 293	45·8	49·2
Utländska »	7 307 562	11 364 801	438 454	340 944	779 398	7 219 596	1 895 144	1 707 288	41·1	45·7
Summa	10 867 650	21 942 034	652 059	658 261	1 310 320	11 636 255	3 054 517	2 785 581	42·9	47·0
Svenska ångfärjor	31 188	217 510	1 871	6 525	8 396	—	—	—	—	—
Utländska »	36 784	381 422	2 207	11 443	13 650	—	—	—	—	—
Summa	67 972	598 932	4 078	17 968	22 046	—	—	—	—	—
Svenska motorfartyg ...	1 111 586	1 134 191	66 695	34 026	100 721	1 317 523	345 850	223 287	29·1	45·1
Utländska » ...	1 625 206	629 302	97 513	18 879	116 392	1 488 017	390 604	303 438	29·8	38·4
Summa	2 736 792	1 763 493	164 208	52 905	217 113	2 805 540	736 454	526 725	29·5	41·2
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin.....	126 494	391 952	7 590	11 759	19 349	176 840	44 210	43 361	43·8	44·6
Utländska segelfartyg med hjälpmaskin	326 474	550 662	19 588	16 520	36 108	340 639	85 160	84 793	42·4	42·6
Summa	452 968	942 614	27 178	28 279	55 457	517 479	129 370	128 154	42·9	43·3
Svenska segelfartyg.....	52 991	169 461	3 180	5 084	8 264	80 292	20 073	20 080	41·2	41·2
Utländska »	133 972	190 607	8 038	5 718	13 756	156 930	39 233	39 058	35·1	35·2
Summa	186 963	360 068	11 218	10 802	22 020	237 222	59 306	59 138	37·1	37·2
Svenska pråmar	26 529	58 632	1 592	1 759	3 351	29 703	7 426	5 999	45·1	55·9
Utländska »	65 186	92 147	3 911	2 764	6 675	83 820	20 955	19 067	31·9	35·0
Summa	91 715	150 779	5 503	4 523	10 026	113 523	28 381	25 066	35·3	40·0
Totalsumma	14 404 060	25 757 920	864 244	772 738	1 636 982	15 310 019	4 008 028	3 524 664	40·8	46·4

ovan nämnda fartygskategorier. Ett betydande antal fartyg bedriver nämligen sådan trafik, att de endast under någon enstaka resa erhålla befrielse från erläggande av fyr- och båkavgift enligt Öresundskonventionen eller enligt 1924 års kungl. förordning med provisoriska föreskrifter rörande befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift. Dessa enstaka fall kunna ligga både inom och utom gränserna för de avgiftspliktiga resorna och olika enligt de båda systemen, som skola jämföras. Enda möjligheten skulle därför vara att utesluta alla sådana fartyg. Men det bleve i så fall ganska många, som finge uteslutas, ty ett betydande antal har någon gång erhållit befrielse från eller nedsättning i fyr- och båkavgiften. Den bästa jämförelsen synes alltså vara den, som nu gjorts i ifrågavarande tabell.

Enligt denna skulle det föreslagna avgiftssystemet bli förmånligast för motorfartyg, vilka i den mån de icke varit gynnade av särskilda nedsättningar erhålla en genomsnittlig avgiftsbelastning (av fyr- och båkavgift) utav blott 29·5 % av utgående avgifter. I andra rummet skulle prāmarna komma med ett motsvarande procenttal av 35·3 %, i tredje rummet segelfartygen med 37·1 %. Minst förmånligt skulle det nya systemet bli för segelfartygen med hjälpmaskin samt ångfartygen, vilka skulle erhålla 42·9 % avgiftsbelastning av den gällande. Härvid räknas icke ångfärjor och fartyg, som gå i sådan fart, att Öresundskonventionen tillämpas på alla dess resor, vilka fartyg hittills varit avgiftsfria. Ej heller räknas sådana fartyg, som erhållit nedsättningar i det avgiftspliktiga nettot.

Vid bedömandet av det nya systemets verkningar på fartyg av olika slag bör man emellertid icke stanna vid en jämförelse sådan som den nyss gjorda. Det är ju uppenbart, att om man minskar det totala uppbördsbeloppet till mindre än hälften, alla fartygsslag bli gynnade ehuru i olika grad, såvida icke systemskiftet medför alltför genomgripande omändringar. Vad man framför allt vill undersöka är väl, hur det nya systemet verkar såsom sådant, oavsett om i avgifter uttages just det belopp, som de sakkunniga föreslagit, eller något annat större eller mindre än detta, blott de föreslagna principerna i systemet bestå och alltså avgiftsbördans relativa fördelning på olika fartygsslag blir densamma.

En dylik undersökning kan verkställas på sådant sätt, att nya avgiftssatser beräknas för det nya avgiftssystemet med utgångspunkt i det uppbördsbelopp, som angivits ovan för det nu tillämpade systemet, dock med bortseende ifrån speciellt gynnande bestämmelser av olika slag (4 008 028 kr.). De avgiftssatser, man på detta sätt erhåller, bliva 13·9 öre per bruttoton och 7·8 öre per godston. Med tillämpning av dessa avgiftssatser erhållas följande uppbördsbelopp, som skola jämföras med de ovan erhållna, vilka även meddelas här nedan.

BERÄKNADE UPPBÖRDSBELOPP AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ÅR 1929 ENLIGT GÄLLANDE AVGIFTSSYSTEM BORTSETT FRÅN SPECIELLA AVGIFTLÄTTNADER OCH ENLIGT DET AV SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGA FÖRESLAGNA, FÖRDELADE PÅ OLIKA FARTYGSSLAG, UNDER FÖRUTSÄTTNING AV OFÖRÄNDRAD TOTALUPPBÖRD.

	Enligt gällande system kr.	Enligt sjöfartsaavgiftssakkunnigas system kr.	Andra sifferkolumnen i % av den första
Ångfartyg	3 054 517	3 222 082	105·5
Ångfärjor	—	56 165	—
Motorfartyg	736 454	517 967	70·3
Segelfartyg med hjälpmaskin	129 370	136 486	105·5
Segelfartyg, andra	59 306	54 073	91·2
Pråmar	28 381	24 509	86·4
Summa 4 008 028		4 011 282	100·1

Totalsummorna i tablån överensstämman så när som på 3 254 kr.

Av tablån framgår, att det nya avgiftssystemet såsom sådant medför betydande ändringar i avgiftsbelastningen för olika fartygsslag. Motorfartygen erhålla en avgiftsbörda av endast 70 % av den nuvarande (alltjämt bortsett ifrån speciella avgiftsbefrielser och nedsättningar i avgifterna). Gynnade bli även pråmar (86.4 % avgiftsbörda) och segelfartyg utan hjälpmaskin (91.2 %), medan ångfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin erhålla en med 5—6 % ökad avgiftsbelastning.

Det bör emellertid starkt understrykas, att vad som här sagts icke innebär något omdöme rörande det rättmätiga i avgiftsbelastningen enligt de olika systemen. Det är uppenbart, att den ökade relativa avgiftsbelastningen för ångfartygen vid övergång till det nya systemet sammanhänger därmed, att dessa fartyg hittills varit såsom grupp relativt gynnade därigenom, att det avgiftspliktiga tonnaget utgjort en proportionsvis ringa del av hela det in- och utklarade tonnaget.

Detta framgår av följande siffersammanställning.

IN- OCH UTKLARERAT NETTOTONNAGE I DIREKT FART ÅR 1929 (exkl. ångfärjetrafiken).

	Samtliga klareringar nettoton	Därav avgiftspliktigt tonnage nettoton	%
Ångfartyg:			
svenska	10 472 136	4 416 659	42.2
utländska	12 924 431	7 219 596	55.9
Summa	23 396 567	11 636 255	49.7
Motorfartyg:			
svenska	1 937 108	1 317 523	68.0
utländska	1 637 325	1 488 017	90.9
Summa	3 574 433	2 805 540	78.5
Segelfartyg med hjälpmaskin:			
svenska	278 009	176 840	63.6
utländska	385 608	340 639	88.3
Summa	663 617	517 479	78.0
Segelfartyg, andra:			
svenska	140 348	80 292	57.2
utländska	174 537	156 930	89.9
Summa	314 885	237 222	75.3
Pråmar:			
svenska	72 443	29 703	41.0
utländska	102 688	83 820	81.6
Summa	175 131	113 523	64.8
Samtliga fartyg:			
svenska	12 900 044	6 031 017	46.8
utländska	15 224 589	9 289 002	61.0
Totalsumma	28 124 633	15 310 019	54.4

Tablån utvisar, att ej ens 50 % av de direkta klareringarna för ångfartygen utgöras av avgiftspliktiga resor, medan för motorfartygen detta är fallet med 78.5 %, för segelfartyg med hjälpmaskin med 78.0 %, för andra segelfartyg med 75.3 % och för pråmar med 64.8 %. För utländska fartyg äro motsvarande procenttal genomgående högre än för svenska fartyg.

Segelfartyg med hjälpmaskin ha icke varit gynnade på samma sätt som ångfartygen. Men de ha i likhet med andra segelfartyg fört mycket gods per avgiftspliktig resa.

Vid det nya systemet blir visserligen endast hälften så många resor som hittills avgiftspliktiga, men lastavgift utgår för varje resa. Härigenom blir avgiftsbelastningen för de olika fartygsslagen mera jämn än förut.

De ovan verkställda jämförelserna gälla, om man räknar med den nuvarande avgiftsbelastningen frånsett speciella förmåner av avgiftsfrihet eller avgiftsrabatt. Det är emellertid också av intresse att jämföra de beräknade avgiftsbeloppen för olika fartygsslag enligt det nya avgiftssystemet med de faktiskt erlagda beloppen enligt det gällande systemet. En sådan jämförelse visar, huru stora belopp som komma att tagas ut av de olika fartygsslagen vid jämförelse med vad som faktiskt tagits ut av dem. De siffror, som möjliggöra en sådan jämförelse, ha inlagts i tabellen å sid. 19.

Av dessa siffror framgår, att motorfartygen i hög grad äga speciella förmåner enligt det gällande avgiftssystemet. Det av dessa fartyg faktiskt erlagda beloppet av fyr- och båkavgift (inkl. tillägg av statlig isbrytareavgift) understiger det beräknade beloppet enligt gällande grunder bortsett från särskilda förmåner med 209 729 kr. eller med ej mindre än 28.5 %. Detta för med sig, att beträffande ifrågavarande fartyg siffran för den beräknade uppbörden enligt det nya systemet i procent av den faktiska uppbörden blir relativt hög eller 41.2 %. Motsvarande tal för pråmar blir 40.0, för segelfartyg med hjälpmaskin 43.3 % och för ångfartyg 47.0 %. Endast för segelfartyg (utan hjälpmaskin) överensstämmer det faktiskt erlagda avgiftsbeloppet i det hela med det enligt gällande grunder beräknade.

En annan jämförelse av intresse är den, som gäller de faktiskt erlagda avgiftsbeloppen (1929) och motsvarande beräknade belopp enligt det nya avgiftssystemet, uträknade på sådant sätt, att avgiftsuppbörden blir ungefär lika med den faktiska (3 524 664 kr. enligt provdebiteringsmaterialet och 3 538 487 kr. enligt kommerskollegii sjöfartsberättelse). I detta fall har alltså hänsyn tagits till alla speciellt gynnande avgiftsbefrielser och -rabatter. Den beräknade uppbörden är uträknad med tillämpning av avgiftssatserna 12 öre per bruttoton och 7 öre per godston. Siffrorna meddelas i nedanstående tablå:

FAKTISK UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ÅR 1929 JÄMFÖRD MED BERÄKNAD UPPBÖRD ENLIGT SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGAS AVGIFTSSYSTEM MED FÖRDELNING PÅ OLIKA FARTYGSSLAG (BERÄKNINGEN UNDER FÖRUTSÄTTNING AV OFÖRÄNDRAD TOTALUPPBÖRD).

	Faktisk uppbörd kr.	Beräknad uppbörd kr.	Beräknad upp- börd i % av faktisk
Ångfartyg	2 785 581	2 840 061	102.0
Ångfärjor	—	50 082	—
Motorfartyg	526 725	451 860	85.8
Segelfartyg med hjälpmaskin	128 154	120 339	93.9
Segelfartyg, andra	59 138	47 640	80.6
Pråmar	25 066	21 560	86.0
Summa	3 524 664	3 531 542	100.2

Man skulle kunna säga, att ovanstående jämförelse visar, hur det nya avgiftssystemet faktiskt drabbar eller gynnar olika fartygsslag under förutsättning ej blott att avgiftsuppbörden blir oförändrad, utan även att de belopp, som gällande avgiftsbefrielser och -rabatter motsvara i penningar, slås ut på samtliga fartyg inom resp. kategori.

Siffrorna utvisa, att motorfartygen i verkligheten icke bli så gynnade av en övergång till det nya avgiftssystemet, som förut meddelade siffror utvisa. Den relativa minskningen i dessa fartygs avgiftsbörda blir blott omkring 14 %, d. v. s. motorfartygen bliva jämställda med pråmarna. Segelfartygen utan hjälpmaskin bibehålla sin förut nämnda gynnade ställning med c:a 19 % minskad avgiftsbörda,

från netto till brutto, som är av betydelse vid en undersökning av det nya systemets verkningar vid jämförelse med det gällande. Också olikheten i det avgiftspliktiga antalet klareringar är av stor betydelse. Blott hälften så många sådana som hittills äro avgiftspliktiga vad tonnageavgiften beträffar enligt det nya systemet. Om nu endast ett fåtal fartyg gör flera än fyra enkelresor per år, så blir det avgiftspliktiga tonnaget enligt förslaget relativt stort jämfört med detsamma enligt gällande grunder, alldeles oavsett om bruttot är stort eller litet i förhållande till nettot för varje fartyg.

Nedanstående sammanställning visar, huru minskningen i de avgiftspliktiga klareringarnas antal verkar i och för sig på de olika fartygsslagen.

NETTOTONNAGET FÖR DE 4 FÖRSTA KLARERINGARNA I PROCENT AV MOTSVARANDE
TONNAGE FÖR DE 8 FÖRSTA KLARERINGARNA (FÖR SEGELFARTYG DE 2 RESP.
4 FÖRSTA KLARERINGARNA).

	Svenska fartyg	Utländska fartyg	Samtliga fartyg
Ångfartyg.....	56·6	74·7	67·8
Motorfartyg.....	62·3	84·1	73·8
Segelfartyg med hjälpmaskin.....	54·3	71·0	65·3
Segelfartyg, andra.....	56·6	73·1	67·5
Pråmar.....	82·1	72·0	74·6

Av tablån framgår, att minskningen i de avgiftspliktiga klareringarnas antal i och för sig inverkar minst på avgiftsunderlaget för præmar och motorfartyg, vilka till övervägande del göra högst 4 klareringar per år.

Tablån visar också, att de utländska fartygen endast fränsett præmarna i vida högre grad än de svenska göra blott ett fåtal klareringar i svenska hamnar. Detta för med sig, att en övergång till det nya systemet med blott 4 avgiftspliktiga klareringar (2 för segelfartyg) åstadkommer en förskjutning i tonnageavgiftsunderlaget till de svenska fartygens fördel, varigenom en viss utjämning av olikheten i bruttots förhållande till nettot äger rum.

Slutligen må framhållas, att icke blott den ena avgiftsfaktorn, tonnaget, utan även den andra, lasten, utövar inflytande på jämförelsen mellan de båda avgiftssystemen. Ju större lasten är per avgiftspliktigt fartygstön, desto starkare verkar den som avgiftsfaktor. Observervas bör dock, att lastavgiften beräknas blott till hälften per ton mot tonnageavgiften.

Mycket stora olikheter råda mellan olika fartygsslag i fråga om lastens förhållande till det avgiftspliktiga tonnaget. Nedanstående tablå ger närmare upplysning härom.

FÖRHÅLLET MELLAN LAST OCH AVGIFTSPLIKTIGT TONNAGE.

	Godston	Avgiftspliktigt svenskt brutto	Antal godston per bruttoton
Svenska ångfartyg.....	10 577 233	3 560 088	2·97
Utländska ».....	11 364 801	7 307 562	1·56
Svenska motorfartyg.....	1 134 191	1 111 586	1·02
Utländska ».....	629 302	1 625 206	0·39
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin.....	391 952	126 494	3·10
Utländska ».....	550 662	326 474	1·69
Svenska » andra.....	169 461	52 991	3·20
Utländska ».....	190 607	133 972	1·42
Svenska præmar.....	58 632	26 529	2·21
Utländska ».....	92 147	65 186	1·41

Största lasten per avgiftspliktigt bruttoton äga svenska segelfartyg med 3·20 godston per fartygston brutto, minsta last äga utländska motorfartyg, 0·39 godston per fartygston. Segelfartygen skulle på grund härav ha blivit hårt avgiftsbelastade, om icke bruttotonnaget vore relativt litet i förhållande till nettotonnaget och minskningen till hälften av antalet avgiftspliktiga resor medförde en avsevärd reduktion i avgiftsunderlaget. Å andra sidan är det uppenbarligen främst den ringa lasten, som gör, att de utländska motorfartygen vid övergången till nytt avgiftssystem komma bland de mest gynnade fartygen. Det avgiftspliktiga bruttotonnaget är för dessa fartyg betydligt större för 4 klareringar än det avgiftspliktiga nettot för 8 klareringar. Bruttot är relativt litet i förhållande till nettot, men minskningen i de avgiftspliktiga klareringarnas antal spelar en ganska liten roll för dessa fartyg.

Tabellen ovan ger också den viktigaste förklaringen till, att de utländska fartygen som en särskild grupp betraktade bliva gynnade vid övergång till det nya avgiftssystemet. De föra nämligen vida mindre last per avgiftspliktigt fartygston till och från svenska hamnar än svenska fartyg.

3. VERKNINGAR PÅ PASSAGERAR- OCH LASTFARTYG. AVGIFTER FÖR TURIST-FARTYG OCH LUSTJAKTER. PASSAGERARAVGIFT.

Det av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna nya avgiftssystemet kan väntas erhålla olika verkningar på passagerar- och lastfartyg. De förstnämnda föra ju i regel ganska liten last och skulle alltså komma att erlägga relativt små belopp i lastavgift. Däremot bör dessa fartygs brutto vara relativt stort i förhållande till deras netto. Det är huvudsakligen detta förhållande, som utgjort det skäl, sjöfartsavgiftssakkunniga åberopat mot införande av särskild passageraravgift. Det höga bruttot, på vilket en i förhållande till lastavgiften ganska hög tonnageavgift skulle utgå, borde, mena de sakkunniga, åstadkomma, att avgiftsbelastningen bleve tillräckligt hög vid jämförelse med lastfartyg, en passageraravgift förutan. Hur härmed förhåller sig skall i det följande undersökas.

En bearbetning av materialet har verkställts på sådant sätt, att fartygen uppdelats i passagerar- och lastfartyg. Till den förra gruppen ha räknats alla svenska fartyg med passagerarfartygscertifikat, d. v. s. sådana som äro inredda för förande av flera än 12 passagerare, och utländska fartyg, som äro inredda på liknande sätt. Alla övriga ha räknats som lastfartyg. Endast ång- och motorfartyg komma i fråga härvidlag.

Det har krävt ett betydande gransknings- och kompletteringsarbete för att avgöra, till vilken grupp ett fartyg bör hänföras. För svenska fartyg har detta vållat relativt ringa besvär, då uppgifterna kunnat kollationeras mot inom kommerskollegium tillgängliga handlingar. Men för de utländska fartygen hava olika källor måst anlitas, och i en del fall har skriftväxling ägt rum.

En sammanställning av avgiftsunderlag och beräknade avgifter samt faktiskt utgående sådana för år 1929 meddelas i omstående tabell.

Av tabellen framgår, att passagerarfartygen bliva gynnade i förhållande till lastfartygen vid övergång från gällande beräkningsgrunder för fyr- och båkavgiften till de av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna. Medan för samtliga passagerarfartyg avgiftsuppbörden enligt det nya systemet blir endast 30·0 % av den nuvarande, blir den för lastfartygen 41·3 % av densamma. Vid dessa beräkningar har bortsetts ifrån speciella gynnande avgiftsbefrielser och avgiftsrabatter.

Om man eliminerar den faktor, som består i förslagets starka nedskärning av den önskade avgiftsinkomsten, för att få fram systemets verkningar i och för sig och vid beräkningen förfar på liknande sätt som vid undersökningen rörande fartyg

AVGIFTSUNDERLAG FÖR OCH UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ÅR 1929 ENLIGT SJÖFARTSAVGIFTSAKKUNNIGAS FÖRSLAG SAMT
ENLIGT GÄLLANDE GRUNDER FÖR PASSAGERARFARTYG OCH LASTFARTYG.

F a r t y g s s l a g	Enligt sjöfartsavgiftsakkunnigas förslag				Enligt gällande grunder			Uppbörd enl. försla- get i % av beräknad uppbörd enl. gällan- de grunder
	Avgifts- pliktigt svenskt brutto	Godston	Beräknad avgiftsuppbörd		Avgifts- pliktigt svenskt netto	Beräknad avgifts- uppbörd Kr.	Faktiskt erlagd avgift Kr.	
			Tonnage- avgift Kr.	Lastavgift Kr.				
Svenska ångfartyg:								
passagerarfartyg	190 070	411 381	11 404	12 341	248 966	65 354	50 103	36·8
lastfartyg	3 370 018	10 165 852	202 201	304 976	4 167 693	1 094 019	1 028 190	46·4
Summa	3 560 088	10 577 233	213 605	317 317	530 922	1 159 373	1 078 293	45·8
Utländska ångfartyg:								
passagerarfartyg	607 412	178 353	36 445	5 351	469 032	123 121	107 830	33·9
lastfartyg	6 700 150	11 186 448	402 009	335 593	6 750 564	1 772 023	1 599 458	41·6
Summa	7 307 562	11 364 801	438 454	340 944	7 219 596	1 895 144	1 707 288	41·1
Svenska motorfartyg:								
passagerarfartyg	315 671	231 263	18 940	6 938	435 909	114 426	62 422	22·6
lastfartyg	795 915	902 928	47 755	27 088	881 614	231 424	160 865	32·8
Summa	1 111 586	1 134 191	66 695	34 026	1 317 523	345 850	223 287	29·1
Utländska motorfartyg:								
passagerarfartyg	100 480	10 306	6 029	309	87 354	22 930	18 815	27·6
lastfartyg	1 524 726	618 996	91 484	18 570	1 400 661	367 674	284 623	29·9
Summa	1 625 206	629 302	97 513	18 879	1 488 015	390 604	303 438	29·8
Samtliga fartyg:								
passagerarfartyg	1 213 633	831 303	72 818	24 939	1 241 261	325 831	239 170	30·0
lastfartyg	12 390 809	22 874 224	743 449	686 227	13 200 532	3 465 139	3 073 136	41·3
Totalsumma	13 604 442	23 705 527	816 267	711 166	14 441 793	3 790 971	3 312 306	40·8

av olika slag, och alltså räknar med avgiftssatserna 13·9 öre per bruttoton och 7·8 öre per godston, erhåller man följande siffror:

	Beräknad uppbörd enligt förslaget Kr.	Beräknad uppbörd enligt gällande grunder Kr.	Uppbörd enligt förslaget i % av uppbörd enligt gällande grunder
Passagerarfartyg.....	233 537	325 831	71·7
Lastfartyg	3 506 512	3 465 140	101·2
Summa	3 740 049	3 790 971	98·7

Enligt dessa siffror bliva passagerarfartygen gynnade vid övergång till det nya avgiftssystemet, medan lastfartygen få något ökad avgiftsbörda. Passagerarfartygen skulle få sin avgiftsbelastning minskad med omkring 28 %, under det att lastfartygen skulle få sin belastning ökad med omkring 1 %.

En jämförelse av de faktiskt utgående avgifterna med de beräknade enligt gällande grunder ger vid handen, att särskilt de svenska passagerarmotorfartygen äro särdeles gynnade av speciella förmåner, ity att de blott erlagt ungefär hälften av de beräknade avgifterna (62 422 kr. av 114 426 kr.). Det är här framför allt avgiftsbefrielsen och lättnaderna enligt 1924 års förordning rörande befrielse i vissa fall från fyr- och båkavgift, som inverkat.

Om man vid beräkningarna tar hänsyn till alla speciellt gynnande avgiftsbefrielser och -rabatter och jämför de faktiskt erlagda avgiftsbeloppen med motsvarande beräknade på sådant sätt, att avgiftsuppbörden totaliter blir ungefär lika med den faktiska, d. v. s. uträknar den beräknade uppbörden med användande av avgiftssatserna 12 öre per bruttoton och 7 öre per godston, erhåller man följande siffror:

	Beräknad uppbörd enligt förslaget Kr.	Faktisk uppbörd Kr.	Beräknad uppbörd i % av faktisk
Passagerarfartyg.....	203 827	239 170	85·2
Lastfartyg.....	3 088 093	3 073 136	100·5
Summa	3 291 920	3 312 306	99·4

Dessa siffror visa, att passagerarfartygen i verkligheten icke bli så gynnade vid en övergång till det nya avgiftssystemet, som förut meddelade siffror angiva. Den relativa minskningen i dessa fartygs avgiftsbörda blir blott omkring 15 % vid jämförelse med avgiftssumman enligt gällande avgiftssystem.

Man kunde ha anledning förmoda, att tvenne kategorier passagerarfartyg, som icke föra någon last, skulle bli exceptionellt gynnade vid en övergång till det nya avgiftssystemet, nämligen *turistfartyg* och *lustjakter*. Det har därför synts vara av intresse att belysa frågan, hur införandet av det nya avgiftssystemet skulle verka på dessa fartygs avgiftsförhållanden.

Då svenska lustjakter äro avgiftsfria och svenska turistfartyg endast undantagsvis göra rena turistresor, har undersökningen inskränkts att omfatta endast utländska fartyg. Nedanstående tabell belyser de nämnda förhållandena för dessa fartyg.

Av tabellen framgår, att lustjakterna ingalunda bli gynnade genom det nya avgiftssystemet utan tvärtom få erlagga relativt högre avgifter än de övriga här specificerade passagerarfartygen. Turistfartygen bliva mera gynnade. Förmånligast ställer sig övergången till det nya avgiftssystemet för övriga passagerarmotorfartyg.

AVGIFTSUNDERLAG FÖR OCH UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT FÖR UTLÄNDSKA PASSAGERARFARTYG ENLIGT SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGAS FÖRSLAG OCH ENLIGT GÄLLANDE GRUNDER.

	Avgifts- pliktigt svenskt brutto	Godston	Beräknad avgiftsuppbörd enligt sjöfartsavgiftssak- kunnigas förslag			Avgifts- pliktigt svenskt netto	Avgiftsuppbörd enligt gällande grunder		Beräknad uppbörd enl. nya systemet i % av ber. uppbörd enl. gäll. grunder
			Tonnage- avgift kr.	Last- avgift kr.	Summa kr.		Beräkn. uppbörd kr.	Faktisk uppbörd kr.	
Ångfartyg									
Turistfartyg	522 540	—	31 352	—	31 352	362 612	95 186	87 383	32·9
Lustjakter	3 648	—	219	—	219	1 972	518	518	42·3
Andra	81 224	178 353	4 874	5 351	10 225	104 448	27 417	19 929	37·3
Summa	607 412	178 353	36 445	5 351	41 796	469 032	123 121	107 830	33·9
Motorfartyg									
Turistfartyg	25 066	—	1 504	—	1 504	16 052	4 213	3 634	35·7
Lustjakter	8 402	—	504	—	504	4 738	1 244	1 245	40·5
Andra	67 012	10 306	4 021	309	4 330	66 564	17 473	13 936	24·8
Summa	100 480	10 306	6 029	309	6 338	87 354	22 930	18 815	27·6

Jämför man de beräknade avgifterna enligt det nya systemet med de faktiskt erlagda enligt det gamla, visar det sig, att endast vanliga passagerarmotorfartyg och turistångfartyg bli fördelaktigt ställda enligt det nya systemet, om man bortser ifrån den allmänna avgiftssänkningen, som detta system eller förslag innebär.

Rörande förklaringen till här anförda förhållanden må nämnas, att lustjakterna äga ett ovanligt stort brutto i procent av nettot, för ångfartyg 185·0 % och för motorfartyg 177·3 %. Även turistmotorfartygen äga ett högt motsvarande tal, 156·2 %. För vanliga passagerarfartyg är emellertid bruttot icke särdeles högt, för ångfartyg 145·8 % av nettot; för motorfartyg är det tvärtom lågt, 126·9 %. Men så äro sistnämnda fartyg uppenbarligen icke byggda för förande av något större antal passagerare. Nämnas bör också, att lustjakterna endast gjort en å ett par resor till svenska hamnar, och att turistfartygen endast undantagsvis gjort flera besök i Sverige.

Provdebiteringen lämnar material för en undersökning av frågan om införande av en *passageraravgift*.

Enligt provdebiteringsmaterialet ankommo år 1929 med fartyg från utlandet 343 576 personer och avreste dit 346 737 personer, summa 690 313 personer. Med ångfärjorna reste i båda riktningarna sammanlagt 905 125 personer. Hela passagerarantalet utgjorde alltså 1 595 438.

Då det gäller att införa passagerarantalet som ny avgiftsgrund, framställer sig frågan, huru en passageraravgift skall inpassas i avgiftssystemet.

Närmast till hands torde härvid ligga tanken att avväga passageraravgiften på ett sådant sätt, att den upphäver olikheten i avgiftsbelastning mellan passagerarfartyg och lastfartyg. Enligt vad ovan framhållits skulle det emellertid ställa sig mycket svårt att utjämna denna skillnad bl. a. därför, att den varierar betydligt med fartygsslagen. Det kan t. o. m. ifrågasättas, om det existerar någon sådan till passagerarfartygens favör i en del fall. Observeras bör också, att den skillnad, det här är tal om, gäller olikheten i avgiftsbelastning *vid jämförelse med förhållan-*

det under det gällande avgiftssystemet. Den verkliga skillnaden i avgiftsbelastning mellan de olika fartygsslagen enligt det nya systemet är ett annat problem.

Beträffande avvägandet av en passageraravgifts höjd synes eljest böra anföras följande.

Att man valt den lossade och lastade lastens kvantitet som en avgiftsgrund för sjöfartsavgifter, sammanhänger närmast därmed, att densamma är en relativt god ersättning för fraktintäkten, vilken utan tvivel är den bästa mätaren på vad man vill träffa, nämligen fartygens aktuella ekonomiska bärkraft. En avgift kan emellertid svårigen läggas på fraktintäkten, varför man tvingats till att ersätta densamma med en annan mätare av den ekonomiska bärkraften.

Med hänsyn till vad som här framhållits, borde en passageraravgift avvägas efter förhållandet mellan bruttointäkten av passagerarfrakter och av godsfrakter i fart mellan Sverige och utlandet. Man känner sistnämnda faktorer endast för svenska fartyg. Men förefintliga uppgifter ge otvivelaktigt en god ledning. Enligt kommerskollegii uppgifter ur sjöfartsstatistiken för år 1929 inseglade svenska fartyg i trafik mellan Sverige och utlandet nämnda år 20 868 579 kr. i passageraravgifter och 138 918 934 kr. i godsfrakter brutto eller sammanlagt 159 787 513 kr. (Härtill komma postbefordringsavgifter m. m.) Passagerarintäkterna utgöra blott 13.1 % av hela bruttofraktsumman.

Om man skulle införa en passageraravgift, så skulle alltså det belopp, som av sjöfartsavgiftssakkunniga beräknats inflyta av lastavgift, 850 000 kr., uppdelas på en passageraravgiftssumma utgörande 13.1 % härav, d. v. s. 111 350 kr. och en lastavgiftssumma utgörande resten, 86.9 % eller 738 650 kr.

Fördelar man beloppet 111 350 kr. på 1 595 438 passagerare, skulle man er- hålla en avgiftssats å 7 (7.1) öre per passagerare. Lastavgiften skulle självfallet komma att sänkas vid införande av passageraravgift.

Enligt ovanstående uppgifter skulle huvudparten av avgiften uppenbarligen komma att drabba ångfärjorna, vilka nu äro befriade från avgift. Ej mindre än 63 358.75 kr. skulle uttagas av dessa i enbart passageraravgift. Härtill skulle komma tonnageavgift och lastavgift.

Av den del av avgiftssumman, som skulle tagas ut av övriga fartyg, skulle största delen drabba ren lokaltrafik d. v. s. fartyg, som göra minst en tur om dagen, d. v. s. 730 klareringar per år, enligt vad som framgår av följande siffror.

ANTALET PASSAGERARE Å FARTYG (EXKL. ÅNGFÄRJOR), VILKA ANLÖPT SVERIGE OLIKA
ANTAL GÅNGER ÅR 1929.

Passagerare	Antal klareringar	Antal passagerare	%
å fartyg, som anlöpt Sverige intill 1 gång i månaden	1—23	44 328	6.4
1 gång i månaden intill 1 gång i veckan	24—103	60 034	8.7
1 gång i veckan intill 1 gång om dagen	104—729	197 312	28.6
minst 1 gång om dagen	730—	388 639	56.3
Summa passagerare		690 313	100.0

Tabellen visar, att det är den reguljära närtrafiken, som skulle få betala nära nog hela den summa, som skulle inflyta av en passageraravgift; ångfärjorna tillhöra ju också denna kategori av sjöfart. Ej mindre än 84.9 % av passagerarantalet å fartyg (ej färjor) kommer på sådana, som göra minst en anlöpning av Sverige i veckan. Medräknas ångfärjorna stiger ifrågavarande procenttal till 93.5 %. Bortser man från ångfärjetrafiken, befinnes det, att 56.3 % av passagerarantalet å ovannämnda fartyg, kommer på sådana fartyg, som göra minst en anlöpning av landet om dagen. Dessa fartyg, vilka i likhet med ångfärjorna nu äro befriade från avgift, skulle komma att erlagga i enbart passageraravgift 27 204.73 kr.

På ångfärjor och sistnämnda fartyg skulle i passageraravgift komma ej mindre än 90 563·48 kr. av 111 350 kr. eller 81·3 %. Då på dessa fartyg dessutom skulle komma ganska betydande belopp i tonnageavgift och lastavgift, synes en passageraravgift komma att drabba dem jämförelsevis hårt; i varje fall skulle avgiften kännas som en hård belastning, då som nämnt hitills ingen avgift utgått för denna trafik.

Skulle åter ifrågavarande trafik befrias från avgift — något som i så fall borde gälla alla fartyg, som f. n. äro befriade från avgift dock icke på grund av 1924 års provisoriska förordning — så kunde man tänka sig tvenne alternativ: *antingen* att samma uppbördsbelopp, 111 350 kr., skulle inhämtas på övriga passagerare, *eller* att uppbördsbeloppet skulle sänkas proportionellt mot minskningen i det passagerarantal, på vilket det skulle komma att utgå. Enligt förra alternativet skulle passageraravgiften gå ut för blott något över 150 000 passagerare och därför bli så hög som omkring 73·5 öre per passagerare. Enligt det senare alternativet skulle avgiften komma att inbringa blott omkring 10 500 kr. Det förstnämnda alternativet skulle uppenbarligen bli jämförelsevis dyrbart för vissa rederier med relativt många passagerare. Det senare alternativet skulle inbringa så litet i avgifter, att beloppet sannolikt icke skulle täcka indrivningskostnaderna.

Med hänsyn till vad som här ovan framhållits har i det följande icke räknats med en passageraravgift.

4. FRÅGAN OM LASTAVGIFTENS DIFFERENTIERING EFTER LASTENS ART. AVGIFTS-BEFRIELSE FÖR OMLASTNINGSGODS.

Den för sjöfartsavgiftssakkunnigas räkning verkställda undersökningen rörande det sjöledes importerade och exporterade godsets förande å svenska och utländska kölar samt på fartyg av olika slag och storlek verkställdes såsom en representativ undersökning, vilken avsåg endast några få tullkammardistrikt och blott tvenne månader under ett år. På grund härav kunde den ej giva tillräckligt säker ledning vid bedömandet av frågan om eventuell differentiering av lastavgiften. Den för år 1929 verkställda provdebiteringen åter gäller hela riket och ett helt år, vadan dess resultat borde vara mera vägledande härvidlag. En redogörelse för denna provdebiteringsundersöknings huvudresultat i nu ifrågavarande avseende skall i det följande lämnas.

Beträffande import- och exportgodsets förande å svenska och utländska kölar må meddelas följande huvudsiffror.

IMPORT OCH EXPORT ÖVER SVENSKA HAMNAR ÅR 1929.

(Å fartyg om över 40 nettotons dräktighet inkl. ångfärjor.)

	Import		Export		Summa	
	Ton	%	Ton	%	Ton	%
På svenska fartyg	5 935 117	56·5	6 613 862	43·4	12 548 979	48·7
På utländska fartyg	4 566 826	43·5	8 642 115	56·6	13 208 941	51·3
Summa	10 501 943	100·0	15 255 977	100·0	25 757 920	100·0

Enligt dessa uppgifter gick importen över svenska hamnar år 1929 (97 % av hela importen) till något större del (56·5 %) på svenska än på utländska kölar (43·5 %). För exporten över svenska hamnar (69 % av hela exporten) däremot var förhållandet det motsatta (43·4 % på svenska och 56·6 % på utländska kölar). Härigenom skedde en utjämning, så att av hela varuutbytet med utlandet över svenska hamnar ungefär lika mycket gick på svenska som på utländska fartyg. Procenttalen stämma ifråga om importen alldeles med motsvarande, som erhöles ur den

för sjöfartsavgiftssakkunnigas räkning verkställda representativa undersökningen. Procenttalen för exporten visa en viss skillnad, i det att de svenska fartygens andel enligt sistnämnda undersökning var 48 % mot här funna 43 %. Sannolikt förekomma större variationer i nu nämnda avseende i exporten än i importen, beroende framför allt på järnmalmsexportens växlande storlek. Denna export (över svenska hamnar) utgör en mycket stor del av totalexportens kvantitet och går till vida övervägande del på utländska kölar.

Beträffande import- och exportgodsets förande på fartyg av olika slag ger nedanstående tablå upplysning.

IMPORT OCH EXPORT ÖVER SVENSKA HAMNAR ÅR 1929 MED FÖRDELNING PÅ FARTYGG
AV OLIKA SLAG (EXKL. ÅNGFÄRJOR.)

	Import Ton	Export Ton	Summa Ton
Ångfartyg:			
svenska	5 224 984	5 352 249	10 577 233
utländska	3 805 196	7 559 605	11 364 801
Summa	9 030 180	12 911 854	21 942 034
Motorfartyg:			
svenska	428 932	705 259	1 134 191
utländska	325 806	303 496	629 302
Summa	754 738	1 008 755	1 763 493
Segelfartyg med hjälpmaskin:			
svenska	131 409	260 543	391 952
utländska	219 802	330 860	550 662
Summa	351 211	591 403	942 614
Segelfartyg, andra:			
svenska	29 288	140 173	169 461
utländska	46 551	144 056	190 607
Summa	75 839	284 229	360 068
Pråmar:			
svenska	39 894	18 738	58 632
utländska	62 539	29 608	92 147
Summa	102 433	48 346	150 779
Totalsumma	10 314 401	14 844 587	25 158 988

Av tablå framgår, att ångfartygen taga den vida övervägande delen av såväl import som export. På svenska kölar föras något mindre kvantiteter än på utländska. Det är dock endast exporten på ångfartyg, som är större på utländska fartyg, uppenbarligen beroende på de stora järnmalmslaster, som dessa taga. Exporten på svenska motorfartyg är nära dubbelt så stor som på utländska motorfartyg. Däremot taga utländska segelfartyg med hjälpmaskin större last än svenska fartyg av detta slag. Varutransporterna på andra segelfartyg äro ungefär lika stora på svenska som på utländska kölar med någon övervikt för de senare. Utländska pråmar taga icke obetydligt mera last än svenska.

Vad som erbjuder särskilt intresse är att undersöka, i vad mån det nya avgiftssystemet skulle komma att drabba vissa slag av trafik med vissa varor särskilt hårt, så att det skulle bliva nödvändigt att differentiera lastavgiften med hänsyn härtill.

Det är uppenbart, att det nya systemet måste verka mest betungande för fartyg, som föra hela laster av sådana varor, som äro tunga eller skrymmande och som äro relativt billiga per kvantitetenshet samt draga jämförelsevis låg frakt. Om fartygen föra stora styckegodslaster eller fulla laster av andra varor, som draga

relativt hög frakt, är det blott rättvist, om de bliva proportionsvis tyngre avgiftsbelastade än nu, liksom det är rättvist, att fartyg, som klarera i barlast, erhålla en avsevärd lättnad i avgiftshänseende.

I provdebiteringsmaterialet ha specificerade uppgifter angående lastens art lämnats för åtskilliga varuslag. Det har dock särskilt i syfte att icke göra undersökningen alltför omfattande ansetts lämpligt att begränsa bearbetningen i förevärande avseende till för importen 1) svavelkis, 2) råfosfat, 3) grus, sand och lera och 4) stenkol, koks och kolbriketter samt för exporten till 1) järnmalm, 2) sten, 3) grus, sand och lera, 4) trävaror och 5) pappersmassa.

Undersökningen har avsett dels att erhålla importen resp. exporten av dessa varuslag fördelad på fartyg av olika slag, svenska och utländska, dels att få fram det avgiftspliktiga tonnaget av de fartyg, på vilka dessa varor transporterats.

Ett sammandrag av den första bearbetningen meddelas i nedanstående tablå.

IMPORTEN OCH EXPORTEN AV VISSA VARUSLAG MED FÖRDELNING PÅ FARTYG AV OLIKA
SLAG, SVENSKA OCH UTLÄNDSKA.

Alla varukvantiteter äro angivna i ton.

Fartygsslag	Import av nedanstående varor				Export av nedanstående varor				
	Svavel- kis	Råfosfat	Grus, sand och lera	Stenkol, koks och kol- briketter	Järn- malm	Sten	Grus, sand och lera	Trävaror	Pappers- massa
<i>Ångfartyg:</i>									
svenska	100 795	24 483	31 826	3 804 710	922 900	456 162	20 249	2 189 081	923 324
utländska ...	52 055	49 505	13 783	2 247 074	3 680 515	509 679	6 047	1 530 682	731 920
<i>Motorfartyg:</i>									
svenska	—	3 740	4 455	32 456	210 985	21 649	1 881	71 126	130 167
utländska ...	463	58 083	1 907	8 161	9 435	31 231	96	67 572	115 347
<i>Segelfartyg med hjälpmaskin:</i>									
svenska	—	—	10 489	21 442	15	76 284	453	130 116	5 547
utländska ...	598	—	12 223	30 107	440	115 951	4 718	146 014	2 307
<i>Segelfartyg, andra:</i>									
svenska	—	—	2 599	12 131	—	3 693	215	129 044	1 251
utländska ...	—	—	3 134	6 225	—	5 196	2 732	120 304	103
<i>Pråmar:</i>									
svenska	—	—	—	19 302	2 000	6 644	—	1 716	—
utländska ...	—	—	—	7 178	1 290	3 147	—	18 846	—
S:a svenska	100 795	28 223	49 369	3 890 041	1 135 900	564 432	22 798	2 521 083	1 060 289
S:a utländska	53 116	107 588	31 047	2 298 745	3 691 680	665 204	13 593	1 883 418	849 677
<i>Totalsumma</i>	<i>153 911</i>	<i>135 811</i>	<i>80 416</i>	<i>6 188 786</i>	<i>4 827 580</i>	<i>1 229 636</i>	<i>36 391</i>	<i>4 404 501</i>	<i>1 909 966</i>

Av tablå framgår, att ångfartygen föra huvudparten av alla de specificerade varuslagen. Vidare framgår härav, att vissa varuslag till övervägande del skeppas med svenska fartyg, medan andra huvudsakligen föras med utländska. Av im-

porten gick svavelkis till 65.5 %, stenkol, koks och kolbriketter till 62.9 %, grus, sand och lera till 61.4 %, på svenska fartyg, råfosfat däremot till 79.2 % å utländska fartyg. Av exporten gingo grus, sand och lera till 62.6 %, trävaror till 57.2 % och pappersmassa till 55.5 % på svenska fartyg, medan järnmalm gick till 76.5 % och sten till 54.1 % på utländska fartyg.

Vid bearbetningen av provdebiteringsmaterialet för att få fram det avgiftspliktiga tonnaget för de fartyg, som fört ovanstående varor, visade det sig, att i vissa fall, särskilt ifråga om pappersmassa, en del av exporten icke gick i hela laster. Uppenbarligen kunde i dylika fall icke fartygstonnaget medräknas över lag, då man ju skulle erhålla för stort avgiftspliktigt tonnage; ej heller kunde det utslutas, då man skulle få för litet sådant tonnage. Det blev nödvändigt att välja en medelväg. Tonnaget medräknades endast, då den specificerade lasten uppgick till minst halva lasten. Med största sannolikhet har man härigenom kommit till siffror, som äro så riktiga som möjligt.

Bearbetningen avsåg att få fram det avgiftspliktiga tonnaget enligt det nya avgiftssystemet (svenskt brutto för de 4 första klareringarna under året för maskindrivna fartyg och de 2 första för segelfartyg), och enligt det nu tillämpade (svenskt netto för de 8 första klareringarna under året för maskindrivna fartyg och de 4 första för segelfartyg). Vid beräkningen av sistnämnda tonnage har hänsyn icke kunnat tagas till särskilda avgiftsbefrielser. Vid den följande beräkningen av avgiftssummorna enligt de båda systemen har beträffande det gällande systemet icke räknats med särskilda nedsättningar i avgifterna på grund av 1924 års förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift eller på grund av att fartyg erhållit s. k. reducerat netto. Några sådana nedsättningar hava för övrigt knappast ifrågakommit för fartyg med de laster, det här gäller, annat än undantagsvis. Vid beräkning av den utgående fyr- och båkavgiften har ej heller tagits med i beräkningen, att statlig isbrytaravgift icke utgår för segelfartyg med eller utan hjälpmaskin samt pramar, detta för att icke onödigtvis komplicera beräkningarna. Dessa fartygs avgiftspliktiga tonnage spelar emellertid, som ovan antytts, en mycket liten roll, vadan något nämnvärt fel härigenom icke uppstår.

I efterföljande tablå återges resultatet av de nämnda beräkningarna.

Av tablån sid. 34 framgår, att avgiftsbelastningen enligt det nya systemet blir ganska varierande i förhållande till belastningen enligt det nu gällande. Någon absolut merbelastning förekommer icke i något fall. De högsta siffrorna visar avgiftsbelastningen för utgående fartyg, som exportera järnmalm. För samtliga fartyg stannar denna vid 72.7 % av avgifterna enligt nu gällande avgiftssystem, och för utländska fartyg uppgår den till 77.0 % av motsvarande avgifter.

Vid bedömandet av tablåns siffror bör man emellertid hålla i minne, att det nya systemet innebär en nedskärning av det belopp, som beräknas skola inflyta i fyr- och båkavgift, till 40.8 % av det belopp, som skulle ha gått ut enligt nu gällande system utan alla speciella befrielser från eller nedsättningar i avgifterna och till 46.4 % av det faktiskt utgående beloppet.

Det nya systemet skulle, tillämpat på sådant sätt, att det gäve samma uppbörd som det gamla, för flertalet av de i tablån upptagna transportslagen medföra en icke obetydligt större avgiftsbelastning än det gällande systemet. I allmänhet skulle denna merbelastning bli större för svenska fartyg än för utländska. Detta beror uppenbarligen i huvudsak på två olika förhållanden: 1) de utländska fartygen erhålla ett proportionsvis lägre brutto i förhållande till nettot och 2) de föra proportionsvis mindre last än de svenska.

Starkast blir ökningen i den genomsnittliga, relativa avgiftsbelastningen för fartyg, som utklarera med järnmalm. Ökningen skulle bli omkring 85 % för samtliga fartyg, för svenska fartyg c:a 55 % och för utländska c:a 95 %. Denna re-

AVGIFTSUNDERLAG FÖR OCH UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ÅR 1929 ENLIGT SJÖ-
FARTSAVGIFTSSAKKUNNIGAS FÖRSLAG OCH ENLIGT GÄLLANDE GRUNDER FÖR FARTYG, SOM
FÖRA VISSA SLAG AV VAROR, HUVUDSAKLIGEN I HELA LASTER.

V a r u s l a g F a r t y g	Enligt sjöfartssavgiftssakkunnigas förslag					Enligt gällande grunder		Uppbörd enl. förslaget i % av uppbörd enl. gällande grunder
	Avgifts- pliktigt svenskt brutto	Godston	Beräknad avgift			Avgifts- pliktigt svenskt netto	Beräknad uppbörd kr.	
			Tonnage- avgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.			
<i>Import.</i>								
<i> Svavelkis.</i>								
Svenska fartyg	18 099	100 795	1 086	3 024	4 110	28 959	7 602	54·1
Utländska fartyg	26 734	53 116	1 604	1 593	3 197	21 117	5 543	57·7
Summa	44 833	153 911	2 690	4 617	7 307	50 076	13 145	55·6
<i>Råfosfat.</i>								
Svenska fartyg	9 154	28 223	549	847	1 396	11 771	3 090	45·2
Utländska fartyg	87 269	107 588	5 236	3 228	8 464	84 480	22 176	38·2
Summa	96 423	135 811	5 785	4 075	9 860	96 251	25 266	39·0
<i>Grus, sand o. lera.</i>								
Svenska fartyg	9 901	49 369	594	1 481	2 075	12 607	3 309	62·7
Utländska fartyg	16 110	31 047	967	931	1 898	17 173	4 508	42·1
Summa	26 011	80 416	1 561	2 412	3 973	29 780	7 817	50·8
<i>Stenkol. koks o. kolbriketter.</i>								
Svenska fartyg	800 413	3 890 041	48 025	116 701	164 726	1 009 540	265 004	62·2
Utländska fartyg	759 049	2 298 745	45 543	68 962	114 505	807 871	212 066	54·0
Summa	1 559 462	6 188 786	93 568	185 663	279 231	1 817 411	477 070	58·5
<i>Export.</i>								
<i> Järnmalm.</i>								
Svenska fartyg	240 613	1 135 900	14 437	34 077	48 514	296 798	77 909	62·3
Utländska fartyg	544 551	3 691 681	32 673	110 750	143 423	709 194	186 163	77·0
Summa	785 164	4 827 581	47 110	144 827	191 937	1 005 992	264 072	72·7
<i>Sten.</i>								
Svenska fartyg	83 151	564 432	4 989	16 933	21 922	108 866	28 577	76·7
Utländska fartyg	249 459	665 204	14 968	19 956	34 924	241 340	63 352	55·1
Summa	332 610	1 229 636	19 957	36 889	56 846	350 206	91 929	61·8
<i>Grus, sand o. lera.</i>								
Svenska fartyg	3 945	22 798	237	684	921	4 938	1 296	71·1
Utländska fartyg	7 094	13 593	426	408	834	6 400	1 680	49·6
Summa	11 039	36 391	663	1 092	1 755	11 338	2 976	59·0
<i>Trävaror.</i>								
Svenska fartyg	623 367	2 521 083	37 402	75 633	113 035	803 575	210 938	53·6
Utländska fartyg	1 120 941	1 883 418	67 256	56 503	123 759	1 100 390	288 852	42·8
Summa	1 744 308	4 404 501	104 658	132 136	236 794	1 903 965	499 790	47·4
<i>Pappersmassa.</i>								
Svenska fartyg	286 225	1 060 289	17 173	31 809	48 982	372 749	97 847	50·1
Utländska fartyg	524 441	849 677	31 467	25 490	56 957	542 266	142 345	40·0
Summa	810 666	1 909 966	48 640	57 299	105 939	915 015	240 192	44·1

lativa ökning kan ju synas vara betydande. Men man bör uppmärksamma, att den gäller blott för utklareringarna och är beroende framför allt därpå, att så mycken tung last då inlastas. Räknar man med, att dessa fartyg inklarera i barlast — något som gäller mycket allmänt — så skulle avgifterna vid inklarering under nyssnämnda förutsättningar blott bliva omkring 40 % av nu utgående (och om förslaget nedskärning av det totala inkomstbeloppet av avgifterna genomfördes blott c:a 18 % av de nu utgående avgifterna). För hela resorna (inklarering och utklarering) skulle de svenska fartygen knappast erhålla någon ökning i avgifterna.

Man torde kunna säga, att endast under förutsättning, att ett fartyg för full last in eller ut och en avsevärt stor returlast, samt att den av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna nedskärningen i inkomsten av fyr- och båkavgiften icke kommer till stånd, avgiftsbelastningen blir avsevärt högre enligt det nya avgiftssystemet än enligt det nuvarande.

Ett sådant fall kunde tänkas vara en trafikcombination, som är mycket vanlig: Fartyg gå in med stenkol och ut med trävaror. Detta fall har undersökts på ett sådant sätt, att man tagit hela denna trafik under ett år, varigenom man alltså måste få siffror, som borde vara verkligt representativa. Förfarandet har varit följande.

Till utgångspunkt för beräkningarna ha tagits siffrorna i ovanstående tablå beträffande fartyg, som importera stenkol etc. och fartyg, som exportera trävaror. Dessa siffror ha kompletterats på sådant sätt, att man antagit, att skillnaden mellan det förra och det senare tonnaget utgjorts av fartyg, som in- eller utklarerat i barlast. Som synes av tablå är det endast för utländska fartyg, som denna skillnad är av större betydelse. Det torde också överensstämma med verkligheten, att de utländska fartyg, som komma in med stenkol, i den mån de icke erhålla trävarulast ut, utklarera i barlast från landet för att på annat håll erhålla returlast. För barlasttonnaget ha avgifter beräknats på samma sätt som för det övriga tonnaget.

Resultatet av beräkningarna framgår av följande tablå:

AVGIFTSUNDERLAG FÖR OCH UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ÅR 1929 ENLIGT SJÖFARTS-
AVGIFTSSAKKUNNIGAS FÖRSLAG OCH ENLIGT GÄLLANDE GRUNDER FÖR FARTYG, VILKA IN-
KLARERA MED STENKOL OCH KOKS ETC. SAMT UTKLARERA MED TRÄVAROR.

	Enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag					Enligt gällande grunder		
	Avgifts- pliktigt svenskt brutto	Godston	Ton- nage- avgift kr.	Last- avgift kr.	Summa avgift kr.	Avgifts- pliktigt svenskt netto	Beräkn. fyr- och båkavgift kr.	Uppbörd enl. för- slaget i % av uppbörd enl. gäll. grunder
<i>Svenska fartyg.</i>								
Inklarerade	800 413	3 890 041	48 025	116 701	164 726	1 009 540	265 004	62·2
Utklarerade	800 413	2 521 083	48 025	75 632	123 657	1 009 540	265 004	46·7
<i>Utländska fartyg.</i>								
Inklarerade	1 120 941	2 298 745	67 256	68 962	136 218	1 100 390	288 852	47·2
Utklarerade	1 120 941	1 883 418	67 256	56 503	123 759	1 100 390	288 852	42·8
Summa	3 842 708	10 593 287	230 562	317 798	548 360	4 219 860	1 107 712	49·5

Ovanstående beräkningar ge till resultat, att avgiftsbelastningen för fartyg, som besöka Sverige på rundresor med kol och trävaror, skulle erhålla en avgiftsbelast-

ning av blott omkring 49.5 % av den nuvarande, för den händelse inkomstbeloppet av fyr- och båkavgiften skulle nedskäras i enlighet med sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag. Om åter det nuvarande totala inkomstbeloppet skulle bibehållas, så skulle detta medföra en merbelastning för ifrågavarande trafik av 22—23 %.

Av övrig trafik visa de fartyg, som exportera sten samt grus, sand och lera, och de, som importera svavelkis, grus, sand och lera ganska stor ökning i avgiftsbelastningen, om ingen nedskärning av det totala inkomstbeloppet av avgiften göres. Men dessa transporter synas ganska allmänt ske på sådant sätt, att returresorna äga rum i barlast. I sådant fall kan avgiftsbelastningen (utan nedskärning av totala inkomstbeloppet) icke bli större än nu.

Sjöfartsavgiftssakkunniga ha i sitt betänkande föreslagit, att lastavgift icke måtte utgå för visst slags *omlastningsgods*, utrikesgods, som omlastas från fartyg till fartyg för reexport.

I provdebiteringsmaterialet ha uppgifter inhämtats rörande nämnda omlastning från fartyg till fartyg. Enligt dessa uppgifter skulle omlastningstrafiken bestå av endast 3 859 ton inklarerat gods och 8 875 ton utklarerat gods. Materialet är uppenbarligen ofullständigt på denna punkt, då ju lika mycket bör ha lossats som lastats å andra fartyg. Men fränsett detta är det uppenbart, att denna omlastningstrafik är av mycket liten omfattning. På grund dels av osäkerheten i uppgifterna rörande omlastningstrafiken, dels ock av den ringa omfattningen av denna trafik har vid avgiftsberäkningen ingen hänsyn tagits därtill, att omlastningsgods av ovannämnda slag enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag skulle befrias från erläggande av lastavgift.

5. VERKNINGAR PÅ FARTYG I OLIKA GEOGRAFISK FART.

Det är av visst intresse att undersöka, hur en övergång till det föreslagna nya avgiftssystemet skulle komma att verka på fartyg i olika geografisk fart.

En sådan undersökning har icke kunnat göras på hela provdebiteringsmaterialet. Visserligen har å undersökningskartolinen upptagits frågor rörande den fart, i vilken fartyget varit insatt, varvid skilts på trampfart och linjefart och i sistnämnda fall med ytterligare fördelning på Östersjöfart, europeisk fart och oceanfart. Men de lämnade uppgifterna äro alltför ojämna, för att de skola kunna läggas till grund för en bearbetning.

Då för samma fartyg de olika resorna voro angivna på olika sätt, vad fartygets fart beträffar, verkställdes en kontrollundersökning för ett större antal svenska fartyg. I det till kommerskollegium årligen inkommande s. k. redarematerialet, d. v. s. uppgifter från redarna rörande varje av dem ägt fartyg, finnes särskilt angiven varje resa, som ett fartyg gjort i utrikes fart under året, och dessutom finnes särskild uppgift rörande den fart, i vilken fartyget gått. Man kan således följa fartygen från hamn till hamn hela året igenom och får sålunda en utmärkt komplettering till provdebiteringsmaterialet, som icke innehåller några uppgifter rörande de hamnar, från vilka fartyget kommit eller till vilka det varit destinerat. Även om dylika uppgifter funnits i sistnämnda material, hade man ändock nödgats jämföra desamma med redarematerialets uppgifter. Farten bestämmes ju icke av närmast anlöpta hamn utan av den längst bort belägna, och det är icke säkert, att uppgiftslämnaren tagit hänsyn till annan hamn än den, varifrån gods anlät eller dit gods destinerats till resp. från just den ifrågavarande svenska hamnen.

Kontrollundersökningen gav vid handen, att uppgifterna i provdebiteringsmaterial ett rörande fartygens fart i mycket stor utsträckning voro felaktiga.

En annan möjlighet finnes emellertid att erhålla uppgifter, som belysa den ovan nämnda frågan om verkningarna på olika geografisk fart. Man kan nämligen välja ut de viktigaste svenska rederier, som bedriva speciell fart, och undersöka vart och ett av deras fartyg genom jämförelse med redarematerialet. På detta sätt får man visserligen blott en representativ undersökning av svenska fartyg. Men denna torde vara av så mycket större intresse, som det väl just är verkningarna av ett systemskifte i sjöfartsavgiftshänseende på de viktigaste svenska linjerna inom varje fartkategori, man framför allt önskar känna.

Östersjöfarten eller Östersjö- och Nordsjöfarten domineras av två slags trafik, övervägande trampfart av malm-, kol- och trävarutransporter samt linjefart av passagerarfartyg.

Den förra har erhållit sin belysning i föregående avdelning av detta kapitel, varav framgick, att en övergång till det nya avgiftssystemet komme att medföra visserligen en *absolut* minskning i avgiftsbelastningen sammanhängande med den allmänna nedskärningen av avgiftsuppbörden enligt förslaget men en *relativ* höjning av densamma. Då ifrågavarande trafik är av mycket stor omfattning, måste det innebära en ganska betydande förskjutning i avgiftsbelastningen, som härigenom kommer att äga rum.

Den senare farten, passagerarlinjefarten, kommer att till viss del belysas i nästa kapitel. Det är uppenbart, att den trafik, som enligt gällande avgiftssystem varit befriad från eller erhållit nedsättning i avgifterna, kommer att bli relativt hårt belastad vid övergång till ett annat system, som icke medger något speciellt gynnande av viss trafik. Av särskilt intresse är — vad som i nästa kapitel påvisas — att fartyg med s. k. resolutionstonnage, d. v. s. passagerarångfartyg i huvudsakligen Östersjöfart, visserligen komma att erhålla en relativt något ökad avgiftsbelastning vid jämförelse med genomsnittet för samtliga fartyg men en mindre ökad sådan än genomsnittet för samtliga ångfartyg.

Det har synts av intresse att undersöka, hur en övergång till nytt avgiftssystem verkar på den passagerartrafik, som äger rum med särskilt täta resor mellan Sverige och Finland samt Sverige och England. En verkställd undersökning ger vid handen, att införandet av sjöfartsavgiftssakkunnigas avgiftssystem skulle sänka avgiftsbördan för denna trafik till 35.6 % av den nuvarande. Detta vill alltså säga, att det nya systemet skulle medföra icke blott delaktighet i den allmänna nedskärningen av avgifterna utan även därutöver en icke obetydlig minskning, beroende bl. a. därpå, att relativt liten lastkvantitet skeppas med de ifrågavarande linjerna.

Vad beträffar inverkan av systemskifte på *annan europeisk fart*, varmed då icke menas Nordsjöfart, har en undersökning gjorts för de svenska rederier, som bedriva sjöfart på ifrågavarande område. Av denna undersökning framgår, att övergången till det nya avgiftssystemet skulle sänka den avgiftssumma, som rederierna hade att erlagga för fartyg, engagerade i nämnda fart, till 38.5 % av nu utgående. Även i detta fall komme alltså det nya systemet att betyda en minskning i avgiftsbördan utöver vad den föreslagna nedskärningen i uppbördsbeloppet föranledde. Det bör framhållas, att trafiken i annan europeisk fart icke är passagerartrafik. Endast ett mycket litet antal passagerare har transporterats av de fartyg, det här gäller.

Slutligen har en liknande undersökning gjorts för *oceanfarten*. I densamma äro medtagna samtliga stora svenska oceanlinjerederiers fartyg, i den mån de varit sysselsatta i oceanfart under år 1929. Då en betydande skillnad kunde förväntas beträffande verkningarna på lasttrafiken och passagerartrafiken, ha de egentliga passagerarfartygen behandlats för sig.

Den verkställda undersökningen utvisar, att avgiftsbelastningen för lasttrafiken i oceanfart skulle vid övergång till sjöfartsavgiftssakkunnigas avgiftssystem komma att utgöra 49.3 % av den nuvarande. Detta innebär, att avgifterna för denna trafik endast på grund av den allmänna nedskärningen i statens inkomster av fyr- och båkavgiften, vilken av de nämnda sakkunniga föreslagits, bli lägre än enligt det gällande avgiftssystemet. Därest avgifterna skulle beräknas på grundval av nuvarande uppbördsbelopp, skulle trafiken bli starkare belastad än nu.

Ifråga om passagerartrafiken med egentliga passagerarfartyg har undersökningen givit till resultat, att övergången till nytt avgiftssystem skulle reducera avgiftsbördan av fyr- och båkavgift till 32.7 % av den nuvarande. I detta fall erhålles alltså en minskning genom det föreslagna nya avgiftssystemet utöver vad nedskärningen av uppbördsbeloppet föranleder.

6. BEGRÄNSNINGEN AV ANTALET FÖR TONNAGEAVGIFT AVGIFTSPLIKTIGA RESOR.

Som ovan framhållits ha sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagit, att antalet för fyr- och båkavgiftens tonnageavgiftsdel avgiftspliktiga enkelresor skall utgöra blott 4 för maskindrivna fartyg och 2 för segelfartyg. Hittills har avgiftsplikten för samma avgift gällt 8 resp. 4 enkelresor. De sakkunniga ha motiverat detta sitt förslag därmed, att på detta sätt största hänsyn toges till de svenska fartygens trafikförhållanden. De stödde sig härvid på vissa utredningar rörande det utklarerade tonnaget år 1923, offentliggjorda i sakkunnigbetänkandet s. 173—174.

Det nu föreliggande provdebiteringsmaterialet avseende år 1929 lämnar möjlighet att belysa ifrågavarande förhållanden ej blott för utklarerade fartyg utan jämväl för inklarerade, alltså för samtliga klareringar.

Först må här meddelas en beräkning av avgiftspliktigt tonnage under förutsättning av olika befrielsegränser, nämligen vid befrielse redan efter 2 betalningar för maskindrivna fartyg och 1 för segelfartyg, efter 4 resp. 2, 6 resp. 3, 8 resp. 4 och 10 resp. 5 betalningar. Längre än till 10 betalningar har man ansett sig icke böra utsträcka materialbearbetningen.

BERÄKNAT AVGIFTSPLIKTIGT SVENSKT BRUTTO VID OLIKA BEFRIELSEGRÄNSER.

Tonnagesummorna gälla fartyg om över 40 nettotons dräktighet exkl. ångfärjor.

Avgiftsbefrielse efter	Svenska fartyg	Utländska fartyg	Samtliga fartyg
2 betalningar	2 572 741	6 466 163	9 038 904
4 »	4 877 688	9 458 400	14 336 088
6 »	6 828 375	11 229 938	18 058 313
8 »	8 476 060	12 477 273	20 953 333
10 »	9 964 123	13 456 324	23 420 447

Tablåns siffror åskådliggöras även av nedanstående diagram.

Tablån och diagrammet visa bl. a., att skillnaden mellan svenskt och utländskt tonnage, om man låter avgiftsbefrielsen för maskindrivna fartyg upphöra efter ett jämnt antal betalningar, kulminerar, då befrielse äger rum efter 4 betalningar (2 för segelfartyg).

Vid befrielse efter	Svenska fartyg %	Utländska fartyg %	Samtliga fartyg %
2 betalningar	28·5	71·5	100·0
4 »	34·0	66·0	100·0
6 »	37·8	62·2	100·0
8 »	40·5	59·5	100·0
10 »	42·5	57·5	100·0

Det i ovanstående siffror avspeglade förhållandet sammanhänger därmed, att ett vida större tonnage av utländska fartyg än av svenska besöker vårt land blott 1 å 2 eller ett fåtal gånger. Närmare belyses detta av följande siffror:

BRUTTOTONNAGE AV FARTYG, SOM KLARERAT 1:STA—10:DE GÅNGEN ÅR 1929

EXKL. ÅNGFÄRJOR.

		Svenska fartyg	Utländska fartyg
1:sta klareringen in		1 093 543	3 157 197
ut		226 336	176 137
	Summa	1 319 879	3 333 334
2:dra » in		201 339	77 337
ut		1 077 753	3 121 738
	Summa	1 279 092	3 199 075
3:dje » in		982 015	1 431 445
ut		192 766	77 337
	Summa	1 174 781	1 508 782
4:de » in		175 349	44 529
ut		969 641	1 421 421
	Summa	1 144 990	1 465 950
5:te » in		828 705	847 637
ut		168 529	44 403
	Summa	997 234	892 040
6:te » in		161 485	25 618
ut		806 411	845 902
	Summa	967 896	871 520
7:de » in		674 133	591 187
ut		156 194	25 618
	Summa	830 327	616 805
8:de » in		147 272	24 519
ut		669 024	585 099
	Summa	816 296	609 618
9:de » in		603 762	466 629
ut		139 965	24 519
	Summa	743 727	491 148
10:e » in		135 917	20 851
ut		596 691	459 233
	Summa	732 608	480 084

Under första och andra klareringarna består tonnaget av omkring $2\frac{1}{2}$ gånger så mycket utländskt som svenskt. Sedan sjunker denna proportion hastigt och redan vid femte klareringen överväger det svenska tonnaget.

7. VISSA VERKNINGAR PÅ AVGIFTSUPPBÖRDEN.

Det av sjöfartsavgiftsakkunniga framlagda förslaget till nya grunder för sjöfartsavgifternas utgående innebär en betydande omläggning av uppbörden utav fyr- och båkavgift och sjömanshusavgift. Genomförandet av det nya avgiftssystemet med dess uppdelning av avgifterna på en tonnageavgiftsdel och en lastavgiftsdel, av vilka den förstnämnda blott utgår 4 gånger per år för maskindrivna fartyg och 2 gånger för segelfartyg, medan den sistnämnda utgår utan begränsning, då gods lossas och lastas, måste medföra vissa *lokala förskjutningar i avgiftsuppbörden*. Det har synts vara av intresse att närmare undersöka dessa förskjutningar, i den mån det är möjligt.

För närvarande erlägges fyr- och båkavgift i första in- och utklaringshamn 8 gånger om året för maskindrivna fartyg och 4 gånger för segelfartyg. Enligt det av sjöfartsavgiftsakkunniga utarbetade författningsförslaget (Förslag till förordning angående ändrad lydelse av vissa paragrafer i förordningen den 15 februari 1881 angående lotsverket) § 49 erlägges tonnageavgift på samma sätt som hittills fyr- och båkavgiften ehuru blott hälften så många gånger om året (»Fyr- och båkavgift — — skall mot kvitto erläggas till tullförvaltningen å den ort, där tullklarering skall ske, dock att, om fartyget under resa från eller till utrikes ort anlöper flera svenska hamnar, tonnageavgiften såväl vid inkommande som vid utgående skall erläggas å den ort, där tullklarering först verkställles.»), medan »lastavgiften skall erläggas till tullförvaltningen å lossnings- eller lastningsorten eller till den tullförvaltning, inom vars distrikt lossningen eller lastningen äger rum. För gods, som av fartyg omedelbart omlastas i annat fartyg för befordran till annan inrikes ort, skall lastavgiften erläggas till tullförvaltningen å omlastningsorten.»

En undersökning av de lokala förskjutningar i avgiftsuppbörden, som komma att äga rum vid övergång till sjöfartsavgiftsakkunnigas avgiftssystem, möter mycket stora svårigheter. Dessa sammanhånga bl. a. därmed, att uppgifter saknas i många fall beträffande den ort, där fyr- och båkavgift erlagts, samt rörande det lossade och lastade godsets fördelning på orter eller distrikt, vilken fördelning är nödvändig att känna, för att man skall kunna verkställa en tillförlitlig beräkning av förskjutningarna i avgiftsuppbörden. Uppgifter föreligga, som möjliggöra en relativt korrekt beräkning av uppbörden utav tonnageavgift enligt det nya systemet. Däremot saknas uppgifter, på vilka en motsvarande beräkning av lastavgiften kan verkställas. En materialbearbetning beträffande det enligt det nya systemet avgiftspliktiga tonnagets lokala fördelning har verkställts, och på de erhållna tonnagesummorna ha uppbördssiffror för tonnageavgift uträknats. Någon bearbetning av provdebiteringsmaterialets lastuppgifter har emellertid icke gjorts. En sådan är mycket tidskrävande. Den avses komma att verkställas senare för undersökning av verkningarna utav en övergång till nytt lotsavgiftssystem enligt av lotsförfattningsakkunniga avgivet förslag.

Uppgifter föreligga för ett relativt stort antal hamnar rörande den i var och en av dessa lossade och lastade godskvantiteten. Men lastavgift kommer i många fall att enligt det nya avgiftssystemet erläggas å hemortens tullkammare även för mycket betydande varukvantiteter, som lossas och lastas på andra orter inom tull-distriktet. Sålunda finnas som bekant åtskilliga stora tulldistrikt, som icke äga underlydande tullstationer eller tullexpeditioner, vadan ej blott tonnageavgift utan även lastavgift i dessa fall måste erläggas å vederbörande tullkammare i samband med klarering. Nämnas bör även, att i det material, som föreligger för vissa

hamnar, varukvantiteter finnas upptagna, vilka ankommit efter omlastning i annan svensk hamn. Dessa kvantiteter kunna icke utskiljas. För dem skall enligt vad ovan sagts lastavgift icke utgå i den sista ankomsthamnen utan i omlastningshamnen. Det torde tillika böra framhållas, att de uppgifter, kollegium årligen emottager från olika hamnar, icke äro användbara för här ifrågavarande ändamål bl. a. därför, att de i regel blott gälla med hamnavgift belagda varor, och att i desamma i många fall ingå uppgifter rörande godskvantiteter av timmerflottar, vilka icke skola beläggas med lastavgift enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag.

Emellertid må meddelas nedanstående uppgifter, beräknade vad lastavgiften beträffar på de godskvantiteter, som år 1929 lossats och lastats (endast import- och exportgoods ingå) i resp. hamnar. Uppgifterna meddelas med ovannämnda reservationer.

AVGIFTSUNDERLAG FÖR OCH BERÄKNAD AVGIFTSUPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT 1929
ENLIGT SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNNIGAS FÖRSLAG TILL NYA AVGIFTSGRUNDER.

Hamnar	Avgifts- pliktigt svenskt brutto	Godston	Beräknad avgift			Faktiskt erlagd avgift kr.	Beräknad avgift i % av fak- tiskt er- lagd
			Tonnage- avgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.		
Göteborg	3 857 083	3 556 308	231 424·98	106 689·24	338 114·22	836 972	40·4
Stockholm	2 060 317	2 439 148	123 646·50	73 174·44	196 820·94	505 072	39·0
Luleå	606 105	2 512 711	36 366·80	75 381·33	111 747·63	177 236	63·1
Malmö	737 818	1 099 408	44 269·08	32 982·24	77 251·32	164 693	46·9
Gävle	442 134	1 220 587	26 528·04	36 617·61	63 145·65	133 510	47·8
Norrköping	416 479	694 555	24 988·74	20 836·65	45 825·39	107 649	42·6
Hälsingborg	341 880	584 493	20 512·80	17 534·79	38 047·59	76 312	49·9
Kalmar	232 040	226 776	13 922·40	6 803·28	20 725·68	56 563	36·6
Karlshamn	196 615	209 855	11 796·90	6 295·65	18 092·55	45 021	40·2
Visby	253 059	50 132	15 183·54	1 503·96	16 687·50	48 029	34·7
Landskrona	156 332	221 987	9 379·92	6 659·61	16 039·53	35 633	45·0
Kristianstad-Åhus	109 602	135 578	6 576·12	4 067·34	10 643·46	25 682	41·4
Oskarshamn	91 281	162 535	5 476·86	4 876·05	10 352·91	25 174	41·1
Ystad	94 819	142 511	5 689·14	4 275·33	9 964·47	26 603	37·5
Västervik	102 682	79 822	6 160·92	2 394·66	8 555·58	23 200	36·9
Kristinehamn	30 342	155 812	1 820·52	4 674·36	6 494·88	11 030	58·9
Ronneby	44 593	90 364	2 675·58	2 710·92	5 386·50	13 626	39·5
Karlskrona	34 316	95 399	2 058·96	2 861·97	4 920·93	13 511	36·4
Västerås	29 091	90 290	1 745·46	2 708·70	4 454·16	9 643	46·2
Sölvesborg	35 096	66 036	2 105·76	1 981·08	4 086·84	9 737	42·0
Södertälje	12 178	30 409	730·68	912·27	1 642·95	2 776	59·2

Till ledning vid bedömandet av uppgifterna bör även meddelas, att relativ ökning i uppbörden inträder, då den beräknade avgiftsuppbörden enligt sakkunnigförslaget uppgår till över 46·4 % av den faktiska uppbörden. Detta sammanhänger med den allmänna reduktionen i det belopp, som beräknas skola inflyta genom fyr- och båkavgift enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag.

Med anledning av vad ovan anförts ha inga uppgifter meddelats rörande norrländska hamnar, med undantag av Gävle och Luleå. En beräkning av väntad uppbörd i dessa, grundad vad beträffar varutrafiken ej blott på uppgifter från varje hamn utan även ifråga om de stora exportvarorna, trävaror och pappersmassa, på sådana för hela tulldistriktet, ger vid handen, att de norrländska hamnarna få en relativt större uppbörd av fyr- och båkavgift än enligt nu gällande uppbördssystem. I regel synes uppbörden bli mer än 50 % av den under år 1929

erlagda. Det är ganska naturligt, att den stora exportgodstrafiken över de norr-ländsika hamnarna och lastageplatserna skall ge ett betydande underlag för last-avgift. I Gävle skulle avgiftsuppbörden enligt ovanstående beräkning bli 47.3 % av den faktiskt erlagda. I verkligheten torde dock avgift komma att erläggas i Gävle för icke obetydliga varukvantiteter, som icke lossas eller lastas i själva hamnen, varför uppbörden torde komma att stiga till mera än ovan angivits.

I Luleå kommer uppbörden att visa en relativt ganska stor ökning. Enligt en beräkning för Nyköping—Oxelösund skulle detsamma komma att gälla nämnda tullkammare. Det bör påpekas, att enligt särskilda bestämmelser all tullklarering av fartyg, som besöka Oxelösund eller närliggande lastageplatser, sker vid tullkammaren i Nyköping. Det är den stora malmexporten, som förorsakar nämnda ökning.

Enligt tabellen härovan skulle även Kristinehamn komma att erhålla en relativt ökad avgiftsuppbörd. I själva verket torde denna ökning bli större än vad den meddelade siffran (58.9 %) utvisar. Detsamma gäller Karlstad och Västerås, vilken sistnämnda hamn dock uppvisar ett tämligen lågt procenttal, 46.2 %, som torde komma att väsentligt höjas på grund av en betydande varutrafik, som ej är redovisad på själva hamnen. Över huvud torde inlandshamnar med betydande utrikes varutrafik komma att uppvisa relativt ökad uppbörd, för så vitt varorna icke om-lastas i annan hamn. Till här ifrågavarande kategori av hamnar torde också kunna räknas Södertälje.

En relativt ungefär oförändrad avgiftsuppbörd synes komma på Hälsingborg (49.9 %), Malmö och Landskrona; måhända också på Norrköping, Kristianstad—Åhus, Oskarshamn, Sölvesborg och Karlshamn samt på andra, i ovanstående tabell icke upptagna hamnar. Siffrorna för Hälsingborg och Malmö skulle bli icke obetydligt lägre, om icke viss förut icke avgiftsbelagd trafik enligt förslaget bleve avgiftspliktig.

Relativ minskning i avgiftsuppbörden torde förekomma för bl. a. Kalmar, Karlskrona, Västervik och Ystad. Visby uppvisar en låg siffra (34.7 %), men det synes vara osäkert, om densamma blott skenbart är låg.

En relativt minskad uppbörd av fyr- och båkavgift synes även komma att uppvisas av Stockholm (39.0 %) och Göteborg (40.3 %). I absoluta tal blir minskningen av avgiftsuppbörden i dessa hamnar säkerligen den största.

Bortsett från lokala förskjutningar i avgiftsuppbörden och från den fullständiga omläggningen av uppbörden för sjömanshusavgiften (tonavgiften) är av särskilt intresse, att stora förändringar komma att genom det nya avgiftssystemets införande äga rum i *antalet betalningstillfällen*. Fyr- och båkavgift erlägges som ovan nämnts för närvarande i första in- och utklaringshamn för maskindrivna fartyg 8 gånger och för segelfartyg 4 gånger om året. Enligt det nya avgiftssystemet skall tonnageavgift erläggas blott 4 gånger för maskindrivna fartyg och 2 gånger för segelfartyg men lastavgift skall utgå varje gång gods lossas och lastas, det må vara vid direktresa eller viare. Tilläggas bör, att vissa slags trafik äro befriade från avgift enligt gällande bestämmelser men bliva avgiftspliktiga enligt de föreslagna nya bestämmelserna.

En bearbetning av provdebiteringsmaterialet har verkställts i syfte att belysa ifrågavarande sida av de verkningar, som införandet av det nya avgiftssystemet skulle få på avgiftsuppbörden.

Enligt denna bearbetning erlades fyr- och båkavgift år 1929 vid 17 309 tillfällen. Med tillämpning av de föreslagna nya grunderna för denna avgifts utgående skulle antalet uppbördstillfällen bli 53 241, detta dock under förutsättning

att lastavgiften ej behöver erläggas varje gång last in- och utlastas utan endast en gång under varje klarering från ett och samma tulldistrikt. Av provdebiteringsmaterialet framgår icke, i vilken mån ett fartyg har lastat eller lossat på flera ställen inom samma tulldistrikt under samma resa. Särskilt vid lastning av trävaror lär det förekomma mycket ofta, att fartygen hämta last vid ett flertal sågverks lastageplatser, belägna inom ett tulldistrikt, exempelvis Sundsvalls eller Härnösands distrikt, som är mycket stort, och där sågverken ligga nära varandra uppför en älvmyrning.

Antalet uppbördstillfällen för fyr- och båkavgiften ökas vid övergång till det nya avgiftssystemet till mer än tre gånger antalet enligt gällande system. Nära 36 000 nya uppbördstillfällen tillkomma. Av dessa komma 12 172 på ångfärjetrafiken.

Tonnageavgift skulle komma att utgå vid 11 594 tillfällen under året, då den antingen utgår enbart för sig — i händelse vederbörande fartyg klarera utan att hämta resp. avlämna last — eller tillsammans med lastavgift — i de fall, då last lossats eller lastats. Enbart lastavgift skulle utgå vid 41 647 tillfällen under året. Vid många av dessa utgöres lasten, på vilken avgiften beräknas, endast av ett eller ett par ton, varför avgiften blott blir några ören.

Någon motsvarande bearbetning av provdebiteringsmaterialet vad beträffar den nuvarande tonavgiften har icke verkställts. Men ungefär samma ökning i uppbördstillfällena synes komma att gälla beträffande denna avgift som för fyr- och båkavgiften, enligt vad här nedan skall visas.

Tonavgift utgår enligt nu gällande bestämmelser för fartyg, som avgår från Sverige till utrikes ort, när påmönstring av besättning äger rum, eller om sådan ej förekommer, när fartyget utklareras. För fartyg, som under samma kalendermånad avgår flera gånger från samma svenska hamn, erlägges avgift endast en gång i månaden. För den händelse sistnämnda bestämmelse ej funnits, skulle antalet betalningstillfällen år 1929 ha varit 19 641, en siffra som anger hela antalet direkta utklareringar under året med frånräkning av ångfärjetrafiken. I och för erhållandet av uppgift å det antal betalningar, som i verkligheten erlagts, bör från nämnda siffra dragas antalet utklareringar utöver 12 per år för varje fartyg, som utklarerat flera än en gång i månaden från samma hamn. Dessa klareringar gälla den reguljära närtrafiken, och uppgå enligt särskilt förda listor till omkring 3 500. Hela antalet uppbördstillfällen utgör alltså för nämnda år (1929) omkring 16 000. Antalet uppbördstillfällen enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag till nya avgiftsgrunder blir detsamma som för fyr- och båkavgiften, (53 241), då ju sjömanshusavgiften är avsedd att utgå som visst procenttillägg till denna avgift. Antalet uppbördstillfällen för ton- eller sjömanshusavgiften blir sålunda genom övergång till det nya systemet mer än tredubblat. Ökningen synes bli något större än motsvarande för fyr- och båkavgiften. — Det bör i detta sammanhang erinras därom, att avgiftsuppbörden överflyttas från sjömanshusen till tullverket.

KAP. III. OM OMFATTNINGEN AV SÄRSKILDA BEFRIELSER FRÅN OCH NEDSÄTTNINGAR I FYR- OCH BÅKAVGIFTEN.

1. TILLÄMPNINGEN AV 1924 ÅRS KUNGL. FÖRORDNING ANGÅENDE BEFRIELSE I VISSA FALL FRÅN ERLÄGGANDE AV FYR- OCH BÅKAVGIFT.

För närvarande finnas vissa bestämmelser om särskilda befrielser från eller nedsättningar i fyr- och båkavgiften och vissa andra avgifter, vilka bestämmelser enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag skulle upphöra att gälla. I de fall, då ingen som helst avgift utgått under nuvarande system, är det självfallet, att införandet av en avgift måste kännas betungande. Det är emellertid av stort intresse att undersöka dels vilken omfattning ifrågavarande befrielser och nedsättningar för närvarande äga, dels vilken avgiftssumma som kommer att uttagas av denna trafik enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag till nya avgiftsgrunder och i anslutning här till vilken inverkan en övergång till det nya avgiftssystemet skulle få för ifrågavarande trafik.

Bestämmelserna i 1924 års Kungl. förordning angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift tillkommo efter förslag av de 1921 tillkallade sakkunniga för utredning av sjöfartsavgiftsväsendet. I nämnda förordning hade emellertid vidtagits vissa ändringar i de ursprungliga bestämmelserna 1922.

Föreskrifterna, som äga provisorisk karaktär och tillkommo för att gynna frihamns-trafiken — den transoceana trafiken, som det egentligen gällde, är ju till stor del koncentrerad till frihamnarna — innefatta enligt gällande förordnings § 1 den generella bestämmelsen, att avgiften för fartyg, för vilket under ett kalenderår fyr- och båkavgift erlagts två gånger, därefter under samma år skall utgå för den del av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, som överstiger 1 500 ton, med allenast 10 öre för varje ton (mot eljest 25 öre per ton oavsett statligt isbrytartillägg).

En undersökning av denna bestämmelses ekonomiska betydelse i form av minskad avgiftsuppbörd, kan icke göras genom direkt bearbetning av provdebiteringsmaterialet. Någon särskild fråga innefattande tillämpning av nämnda paragraf har icke upptagits i frågeformuläret, kartolinen, som endast innehåller frågor rörande de olika grunder, som varit orsak till avgiftsbefrielse.

Det har ej heller varit möjligt, att utan vidare verkställa en bearbetning av samtliga kartoliner för fartyg om över 1 500 nettoton, vilka icke äro avgiftsbefriade enligt samma förordnings paragraf 2, olika moment, då ju full avgift skall betalas 2 gånger, innan avgiftslindring inträder. Man skulle givetvis ha kunnat göra en sådan bearbetning, om man även toge hänsyn till uppgifterna å kartoliner om antalet verkställda betalningar. Men en sådan bearbetning har ansetts kräva alltför stor uppmärksamhet vid sorteringen av kartolinmaterialet för att man skulle utan vidlyftig kontroll kunna lita på resultatet.

I stället har förfarits på följande sätt. För samtliga fartyg om över 1 500 nettotons dräktighet ha listor upprättats, i vilka upptagits kartolinernas uppgifter om erlagd fyr- och båkavgift, tonnagets storlek brutto och netto samt klareringens nummer jämte anteckning rörande grunden för event. avgiftsbefrielse. På detta sätt har erhållits en synnerligen god överblick över varje fartygs resor och betalningar. Man kan omedelbart se, i vilka fall full avgift utgått och i vilka nedsättning förekommit. Sedan strykningar gjorts dels av de fall, då full avgift utgått, dels av de fall, då befrielse skett, ha summeringar verkställts av de faktiskt erlagda fyr- och båkavgiftsbeloppen, av nettot för motsvarande klareringar samt slutligen av bruttot för klareringarna inom gränserna för avgiftsplikten enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag (4 klareringar). Sedan man summerat ned antalet

fall, vid vilka § 1 kommit till användning, har man multiplicerat detta antal med 1 500 (nettoton), varvid man erhållit det nettotonnage, på vilket full avgift utgått. För resten av tonnaget har reducerad avgift erlagts. Det bör anmärkas, att på detta sätt full överensstämmelse mellan beräknad uppbörd och faktisk sådan icke uppnås. Tonnagesiffrorna hava nämligen justerats för de fartyg, som ommäts under året, till sista mättningsresultatet. Då ommätningarna i regel gå i den riktningen, att nettot minskas, bör den beräknade avgiftsuppbörden bli något mindre än den faktiska. Resultatet av bearbetningen och beräkningarna framgår av nedanstående tabell:

AVGIFTSUNDERLAG OCH UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ENLIGT SJÖFARTSAVGIFTSSAKKUNN FÖRSLAG OCH ENLIGT GÄLLANDE GRUNDER FÖR FARTYG VILKA ERHÅLLIT NEDSÄTTNING I AVGIF ENLIGT § 1 I 1924 ÅRS FÖRORDNING (FARTYG ÖVER 1 500 NETTOTON).

	Enligt sjöfartssavgiftssakkunnigas förslag					Enligt gällande grunder				
	Avgifts- pliktigt svenskt brutto	Godston	Ton- nage- avgift kr.	Last- avgift kr.	Summa avgift kr.	Avgifts- pliktigt netto	Antal klare- ringar	Beräknat netto med full av- gift	Beräknat netto med reducerad avgift	Er fyr- bå- g k
Svenska ångfartyg										
Inkl.	217 945	282 650	13 077	8 479	21 556	386 461	177	265 500	120 961	82
Utkl.	262 303	643 817	15 738	19 315	35 053	494 420	215	322 500	171 920	102
Utländska ångfartyg										
Inkl.	363 658	341 209	21 820	10 236	32 056	751 169	276	414 000	337 169	144
Utkl.	585 447	1 260 117	35 127	37 803	72 930	975 118	334	501 000	474 118	183
Svenska motorfartyg										
Inkl.	122 324	12 300	7 339	369	7 708	199 192	37	55 500	143 692	29
Utkl.	217 489	298 951	13 049	8 969	22 018	396 758	100	150 000	246 758	63
Utländska motorfartyg										
Inkl.	172 916	17 262	10 375	518	10 893	179 557	35	52 500	127 057	27
Utkl.	224 976	71 144	13 499	2 134	15 633	269 578	59	88 500	181 078	41
Summa	2 167 058	2 927 450	130 024	87 823	217 847	3 652 253	1 233	1 849 500	1 802 753	676

Av tabellen framgår, att det nettotonnage, som berörts av bestämmelserna i § 1 av 1924 års förordning, utgör omkring 3 652 000 ton. Då antalet klareringar utgör 1 233, beräknas det nettotonnage, på vilket full avgift utgått, till $(1\,233 \times 1\,500 =)$ 1 849 500 ton och alltså utgör det nettotonnage, på vilket reducerad avgift utgått, 1 802 753 ton. Multipliceras dessa tonsiffror med avgiftssatserna resp. 25 och 10 öre, erhållas följande avgiftsbelopp

Full avgift 462 375·00 kr.
 Reducerad avgift 180 275·30 »

Hela avgiftsbeloppet utgör alltså 642 650·30 »

Tilläggas 5 % isbryartillägg, 32 132·50 kr., erhålles ett totalbelopp av fyr- och båkavgift å 674 782·82 kr.

Mot detta beräknade avgiftsbelopp svarar det faktiskt erlagda enligt tabellen 676 650·13 kr. Som ovan nämnts bör det förra vara något lägre än det senare, vilket också är fallet.

Om justering av tonnagesiffran verkställes med hänsyn till denna differens, och härefter uträknas, vilken avgift, som skulle ha erlagts, om icke nedsättning förekommit, erhåller man ett belopp å 960 685 kr. Drages härifrån det faktiskt er-

lagda avgiftsbeloppet, 676 650·13 kr., erhålles en summa å omkring 284 000 kr., vilken utgör det belopp, som genom bestämmelsen i § 1 rabatterats för här ifrågasvarande fartyg om över 1 500 nettotons dräktighet. Rabatten utgör omkring 30 % av hela det belopp, som eljest skulle ha utgått.

Det nå framhållas, att medelstorleken av de fartyg, som kommit i åtnjutande av rabatt enligt nämnda paragraf, utgör omkring 3 000 nettoton. Full avgift utgår alltså på halva tonnaget och reducerad avgift på andra hälften.

En beräkning ger till resultat, att 62 % av avgiftsrabatten enligt § 1 eller omkring 175 700 kr. komma på utländska fartyg.

Då inga anteckningar gjorts rörande de hamnar, som berörts av ifrågasvarande avgiftsrabatt i varje särskilt fall, kan ingen uträkning göras rörande denna rabatts betydelse för frihamnstrafiken. Enär det emellertid i stort sett är samma fartyg, som beröras av § 1 som av § 2 i 1924 års förordning, torde vad som härutinnan nedan sägs beträffande avgiftsbefrielse enligt sistnämnda paragraf äga sin tillämpning även ifråga om avgiftsrabatten enligt den förstnämnda.

Beräkningar hava också gjorts rörande den inverkan, som ett införande av det föreslagna nya avgiftssystemet skulle få på den trafik, som erhållit nyssnämnda rabatt i fyr- och båkavgiften. Med tillämpning av de avgiftssatser, som ovan beräknats för fyr- och båkavgiftens tonnage- och lastavgiftsdelar, skulle här ifrågasvarande trafik komma att erlagga i sådan avgift 217 847 kr. Då den faktiskt erlagda avgiften utgör 676 650·13 kr., utgör nyssnämnda belopp endast 32·2 % härav. Detta innebär, att trafiken kommer att bli mindre avgiftsbelastad enligt det nya systemet än efter det gamla och detta ej blott, om den av sjöfartsavgifts-sakkunniga föreslagna allmänna nedskärningen av det totalbelopp, fyr- och båkavgiften beräknas skola inbringa, kommer till stånd, utan även om samma totalbelopp uttages som enligt gällande grunder. Detta sammanhänger framför allt därmed, att fartygen föra relativt liten last.

§ 2 i 1924 års förordning rörande befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift stadgar i moment a) avgiftsbefrielse för fartyg, för vilket vid inkommande till svensk hamn under ett kalenderår erlagts fyr- och båkavgift en gång, och vilket därefter under samma år ankommer till svensk hamn för lossning endast av last, som av fartyget medförts från ort, i sjöfartshänseende belägen bortom en linje Islands västkust — Kap Finisterre (*fjärrzonen*); dock under villkor att den till svensk hamn bestämda lasten uppgår till minst en tiondel av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, vid beräkande varav en ton skall 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.

Samma paragraf stadgar i moment b) avgiftsbefrielse för fartyg, vilket efter att hava ankommit till svensk hamn för lossning endast av last, som av fartyget medförts från ort inom fjärrzonen, eller för intagande endast av last, som skall med fartyget befordras till sådan ort, samt därefter anlöpt utrikes, innanför en linje Skagen—Lndesnäs samt östra mynningen av Kielkanalen (*närzonen*) belägen ort, i omödelbar anslutning härtill ånyo en eller flera gånger ankommer till svensk hamn för lossning endast av från ort inom fjärrzonen medförd last eller intagande endast av till sådan ort bestämd last.

Paragrafen stadgar slutligen i moment c) avgiftsbefrielse för fartyg, som, efter att hava vid inkommande till svensk hamn befriats från erläggande av fyr- och båkavgift på grund av bestämmelserna i b), utklareras till utrikes ort.

De båda sistnämnda momenten taga sikte på en särskild företeelse inom svensk oceantrafik, de s. k. *avstickarresorna*.

Då författningen stadgar, att särskilda anteckningar eller handlingar skola utvisa, i vad mån fartyg är berättigat till avgiftsbefrielse som ovan nämnts, ha å prov-

debiteringskartolinerna kunnat upptagas särskilda frågor för uppgifter rörande ifrågavarande avgiftsbefrielser.

En särskild bearbetning av dessa uppgifter har verkställts under kombination med övriga anteckningar å kartolinerna rörande fartygens tontal netto och brutto samt antal klareringar och avgiftsbetalningar i svenska hamnar. Av densamma framgår omfattningen av den avgiftsbefriade trafiken, samt i vad mån denna trafik blir avgiftsbelagd enligt det nya avgiftssystemet. På grundval av föreliggande data kan man beräkna dels vilka summor, som skolat erläggas i avgifter, därest trafiken icke vore avgiftsbefriad, dels de summor, som komma att tagas ut enligt det nya avgiftssystemet. En sammanställning av dessa data lämnas i nedan-danstående tablå.

AVGIFTSUNDERLAG OCH UPPBÖRD AV FYR- OCH BÅKAVGIFT ENLIGT SJÖFARTSAVGIFTS-SAKKUNNIGAS FÖRSLAG OCH ENLIGT GÄLLANDE GRUNDER FÖR FARTYG, SOM BEFRIATS FRÅN AVGIFT ENLIGT § 2 I 1924 ÅRS FÖRORDNING.

Fartygsslag	Enligt sjöfartavgiftsakkunnigas förslag					Enligt gällande grunder		Avgifter enligt förslaget i % av beräknade enl. gällande grunder
	Avgifts-pliktigt svenskt brutto	Gods-ton	Ton-nage-avgift kr.	Last-avgift kr.	Summa avgift kr.	Avgifts-pliktigt svenskt netto	Beräknad avgifts-uppbörd kr.	
Enligt § 2 a: Fartyg, som ankommit från fjärrzon.								
Svenska ångfartyg	55 653	127 554	3 339	3 827	7 166	150 831	39 593	18·1
» motorfartyg	80 863	169 073	4 852	5 072	9 924	184 096	48 325	20·5
Utländska ångfartyg	41 461	75 597	2 488	2 268	4 756	67 172	17 632	27·0
» motorfartyg ...	39 626	70 702	2 378	2 121	4 499	66 945	17 573	25·6
Summa	217 603	442 926	13 057	13 288	26 345	469 044	123 123	21·4
Enligt § 2 b: Fartyg, som ankommit efter avstickarresa.								
Svenska ångfartyg	28 471	9 329	1 708	280	1 988	52 876	13 880	14·3
» motorfartyg	31 673	19 253	1 900	578	2 478	111 769	29 339	8·4
Utländska ångfartyg	32 995	2 640	1 980	79	2 059	88 865	23 327	8·8
» motorfartyg ...	27 539	26	1 652	1	1 653	52 539	13 791	12·0
Summa	120 678	31 248	7 240	938	8 178	306 049	80 337	10·2
Enligt § 2 c: Fartyg, som utklarerat efter att hava inklarerat enligt § 2 b.								
Svenska ångfartyg	28 471	41 827	1 708	1 255	2 963	52 876	13 880	21·3
» motorfartyg	28 815	120 968	1 729	3 629	5 358	111 769	29 339	18·3
Utländska ångfartyg	32 995	47 210	1 980	1 416	3 396	88 865	23 327	14·6
» motorfartyg ...	27 539	19 159	1 652	575	2 227	52 539	13 791	16·1
Summa	117 820	229 164	7 069	6 875	13 944	306 049	80 337	17·4

Av tablån framgår bl. a., att avgiftsbefrielse enligt § 2 gällt följande summor: enligt moment a) 123 123 kr., enligt b) 80 337 kr. och enligt c) 80 337 kr. eller sammanlagt 283 797 kr. Av avgiftsbefrielsen enligt a) kommer huvudparten eller 87 918 kr. på svenska fartyg och blott 35 205 kr. på utländska men enligt b) och c) ungefär lika mycket på svenska som utländska fartyg: för vardera momentet 43 219 kr. på svenska och 37 118 kr. på utländska fartyg.

Enligt sjöfartavgiftsakkunnigas förslag till avgiftssystem skulle uttagas följande avgiftssummor av ifrågavarande trafik: enligt a) 26 345 kr., enligt b) 8 178 kr.

och enligt c) 13 944 kr. eller sammanlagt 48 467 kr., d. v. s. blott 17·1 % av vad som skulle ha utgått enligt nuvarande system, därest icke avgiftsbefrielse ägt rum. Det är alltså relativt låga avgifter, som utkrävas enligt det nya systemet. Även om icke den allmänna nedskärningen av det belopp, som beräknas skola inflyta totaliter på fyr- och båkavgift, skulle komma till stånd, så skulle det nya systemet innebära jämförelsevis låga avgifter för här ifrågakarande trafik. Under förutsättning att samma totalbelopp uttages i fyr- och båkavgift som nu, skulle mindre än 50 % av vad som nu skulle ha gått ut komma att uppbäras i avgift.

Det bör understrykas, att ovanstående beräkningar och uppgifter gälla blott de enligt 1924 års förordnings § 2 från avgift befriade resorna och deras motsvarighet enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag, d. v. s. i sistnämnda fall de utav dessa resor, som enligt förslaget bli belagda med tonnageavgift — relativt få resor — och lastavgift (alla, där last lossats eller lastats). Man bör hålla i minnet, att avgift skall hava erlagts minst en gång (vid ankommande) under ett kalenderår, innan avgiftsbefrielse kan erhållas enligt gällande bestämmelser, samt vidare, att ett fartyg kan ha gått i helt annan trafik och erlagt avgift flera gånger, innan bestämmelserna i § 2 komma att tillämpas. Enligt det nya systemet erlägges tonnageavgift vid de 4 första klareringarna (för segelfartyg 2) och någon hänsyn till avstickarresor tages icke; sålunda kunna alla fyra betalningarna av tonnageavgift erläggas redan under första resan, om en avstickarresa göres vid ankommandet och avgäendet mellan besök i tvenne svenska hamnar, medan lastavgift måste erläggas varje gång last lossas och lastas. Med hänsyn till den stora olikheten i avgiftssystemens byggnad är det svårt att jämföra deras verkningar på den trafik, oceantrafiken, som man genom 1924 års provisoriska bestämmelser velat gynna.

Vad beträffar dessa bestämmelsers betydelse för frihamnarna — det var som ovan nämnts huvudsakligen med tanke på dessa som de tillkommo — må nämnas, att av det belopp, 123 123 kr., till vilket avgiftsbefrielserna enligt § 2 a) uppgingo år 1929, 35 184 kr. eller 28·6 % kommo på frihamnarna och att av de 80 337 kr., som avgiftsbefrielserna enligt § 2 b) motsvarade i penningar, 38 270 kr. eller 47·6 % kommo på frihamnarna samt slutligen att av de 80 337 kr., till vilken summa avgiftsbefrielserna enligt § 2 c) uppgingo, 43 515 kr. eller 54·2 % kommo på frihamnarna. Av hela beloppet för avgiftsbefrielserna enligt § 2, 283 797 kr., belöpte sig 116 972 kr. eller 41·2 % på frihamnarna.

Det är också av intresse att undersöka, vad dessa avgiftsbefrielser betyda ekonomiskt för frihamnstrafiken på sådant sätt, att man räknar ut, vilken andel det på frihamnarna kommande, icke utgående beloppet av fyr- och båkavgift utgör av hela uppbörden av nämnda avgift i dessa hamnar. Denna uppbörd utgjorde år 1929 329 662 kr., och alltså belöpte sig nyssnämnda belopp 116 972 kr. till 35·5 % av detta. Summan av i frihamnarna influten fyr- och båkavgift utgör 329 662 kr.; tillägges det belopp, som den avgiftsbefriade trafiken eljest skulle ha erlagt, 116 972 kr., erhålles en summa av 446 634 kr. Den enligt § 2 från avgift befriade trafiken eller dess beräknade »uppbördsbelopp» utgör 26·2 % av hela den ifrågakarande trafiken eller den uppbörd, som skulle hava influtit, därest icke befrielse från erläggande av avgift förekommit.

2. ÖRESUNDSKONVENTIONEN.

Genom gällande ministeriell deklaration den 5 augusti 1879 har förklarats, att svenska och danska fartyg och båtar, av vilken storlek och beskaffenhet som helst, gående mellan samtliga orter inom Hälsingborgs, Landskrona, Malmö och Trälleborgs tullkammardistrikt å ena, samt inom Köpenhamns, Helsingörs och Kjöges

tulldistrikt å andra sidan, ifråga om skeppsavgifter, lastpenningar, fyr- och båk-avgifter samt alla liknande avgifter till statskassan (härunder dock icke inbegripna hamnavgifter i statshamn) såväl från svensk som dansk sida helt och hållet skola behandlas såsom ginge de inrikes orter emellan.

Rörande Öresundskonventionens betydelse med avseende å befrielse från fyr- och båkavgift enligt nu gällande avgiftssystem och enligt det av sjöfartsavgifts-sakunniga föreslagna avgiftssystemet må meddelas följande uppgifter, framräknade ur provdebiteringsmaterialet.

	»Avgiftspliktigt» svenskt netto för 8 klareringar (4 för segelfartyg)	Svenskt brutto för 4 klare- ringar (2 för segelfartyg)	Last ton
<i>Fartyg.</i>			
Inklarerade:			
svenska	22 920	24 168	21 118
danska	26 085	27 639	25 667
Summa	49 005	51 807	46 785
Utklarerade:			
svenska	9 462	8 777	17 213
danska	29 401	29 122	59 890
Summa	38 863	37 899	77 103
Samtliga fartyg	87 868	89 706	123 888
<i>Ångfärjor.</i>			
Inklarerade:			
svenska	2 940	3 090	13 538
danska	6 460	5 728	39 860
Summa	9 400	8 818	53 398
Utklarerade:			
svenska	2 940	3 090	81 010
danska	6 460	5 728	218 600
Summa	9 400	8 818	299 610
Samtliga ångfärjor	18 800	17 636	353 008
Totalsumma	106 668	107 342	476 896

Om man på ovanstående avgiftsunderlag uträknar de belopp av fyr- och båk-avgift, som skulle inflyta av de utav Öresundskonventionen berörda fartygen, för den händelse konventionen icke funnits och trafiken alltså varit avgiftsbelagd, finner man, att denna avgiftssumma enligt nuvarande avgiftssystem skulle uppgå till 28 000 kr. och enligt de av sjöfartsavgiftssakunniga föreslagna grunderna till 20 747 kr. För den händelse den föreslagna nedskärningen i den totala avgifts-inkomsten icke komme till stånd, utan samma avgiftssumma skulle uttagas totaliter som enligt nuvarande system, skulle det belopp, som kunde beräknas inflyta av här ifrågavarande trafik, stiga till över 50 000 kr.

Av ovanstående belopp, 28 000 kr., som avgiftsbefrielsen på grund av Öresunds-konventionen motsvarar i penningar enligt nuvarande avgiftsgrunder, belöpa sig 10 326 kr. på svenska fartyg och 17 674 kr. på utländska fartyg. Av motsvarande summa, 20 747 kr. enligt det nya systemet skulle 6 334 kr. belöpa sig på svenska fartyg och 14 413 kr. på utländska.

Enligt nuvarande grunder skulle 4 935 kr. eller 17.6 % av avgiftssumman komma på ångfärjetrafiken, medan enligt de nya grunderna 11 648 kr. eller 56.1 % skulle komma på denna trafik.

3. ÅNGFÄRJETRAFIKEN TRÄLLEBORG—SASSNITZ.

Då svenska statens fartyg sedan gammalt äro avgiftsfria, har ingen avgift utgått för de svenska ångfärjorna på linjen Trälleborg-Sassnitz. Genom kungl. brev den 2 juli 1909 befriades de tyska ångfärjorna på samma linje från avgifter.

De svenska och tyska ångfärjorna representera tillsammans ett »avgiftspliktigt» tonnage (för 8 klareringar) å 43 416 svenska nettoton. Fyr- och båkavgift skulle med tillämpning av gällande grunder utgå för denna ångfärjetrafik med 11 397 kr. årligen (inkl. statligt isbryartillägg).

Avgiftsunderlaget för fyr- och båkavgiften enligt de av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna grunderna skulle utgöras av 50 336 ton svenskt brutto och 245 924 ton gods (år 1929), och det sammanlagda beloppet av tonnage- och lastavgift skulle uppgå till 10 398 kr. Under förutsättning att totalinkomsten av fyr- och båkavgiften icke skulle sänkas utan uppgå till samma belopp, som enligt nuvarande avgiftsgrunder skulle inflyta, så skulle avgiftsbeloppet mer än fördubblas.

4. FARTYG MED S. K. RESOLUTIONSTONNAGE.

I skeppsmätningsförordningens § 14 stadgas bl. a.:

»Å ångfartyg, som idkar fart inrikes orter emellan eller till främmande hamnar vid Östersjön, Öresund, Bältena eller Kattegatt eller till norska hamnar, må dessutom generaltullstyrelsen, efter därom av fartygets redare eller befälhavare gjord ansökning, bevilja avgiftsfrihet i svenska hamnar ej mindre för påbyggnader uppförda till skydd vare sig för däckspassagerare mot sjöns eller väderlekens åverkan, såvida i dem ej finnas inrättade sängställen eller kojplatser, eller för kreatur, än även för ovan översta fasta däckets eller dels över och dels under samma däck befintliga passagerarsalonger utan sängställen eller kojplatser, likväl i senare fallet endast för den del av sådan salong, som ligger över den i jämn tur fortsatta däckslinjen.

Sålunda beviljade avgiftsfrihet må dock ej införas i fartygets mätbrev utan skall i varje fall generaltullstyrelsens resolution, upptagande ej mindre dräktigheten av ifrågavarande rum än även den återstod av fartygets avgiftspliktiga dräktighet, för vilken avgifter i svenska hamnar skola beräknas, vidhäftas fartygets mätbrev.»

Genom kungl. kungörelse den 12 december 1919 har den generaltullstyrelsen enligt ovan återgivna föreskrift åvilande befattning med utfärdande av särskild resolution överflyttats på kommerskollegium.

Då det är uppenbart, att här ifrågavarande nedsättning i det avgiftspliktiga tonnaget i vissa fall innebär en betydande minskning i avgiftsunderlaget och därmed i de avgifter fartygen hava att betala, samt till följd härav betydande skillnad måste uppstå mellan det avgiftspliktiga tonnaget enligt nuvarande grunder och det svenska brutto, som ligger till grund för tonnageavgiften enligt förslaget till nya avgiftsgrunder, är det givetvis av stort intresse att undersöka dels betydelsen av den avgiftslättnad, som resolutionstonnageinstitutet nu medför, dels inverkan på därav berörd fartygstrafik av institutets avskaffande vid en övergång till det nya avgiftssystemet.

I nedanstående tablå meddelas resultatet av en bearbetning utav provdebiteringsmaterialet beträffande de fartyg, för vilka beviljats resolution rörande nedsättning i det avgiftspliktiga tonnaget.

UPPGIFTER RÖRANDE TONNAGE OCH LAST FÖR FARTYG MED S. K. RESOLUTIONSTONNAGE.

	Svenskt netto för 8 klareringar	Reducerat netto för 8 klareringar	Svenskt brutto för 4 klareringar	Last ton
Svenska fartyg	95 723	71 879	76 888	118 817
Utländska »	34 978	25 422	32 863	38 059
Summa	130 701	97 301	109 751	156 876

Ovanstående uppgifter utvisa, att resolutionstonnageinstitutet icke innebär så stor nedsättning i det för fyr- och båkavgift avgiftspliktiga tonnaget, som man måhända kunde ha väntat. Betydelsen av nedsättningen framstår tydligast, om man beräknar skillnaden mellan den avgiftssumma, som skulle ha erlagts, om dessa fartyg debiterats på samma sätt som andra efter svenskt netto, och den avgiftssumma, som erlagts och som beräknats på det reducerade nettot. Den förra summan är 34 309 kr. och den senare 25 542 kr. Skillnaden utgör alltså blott 8 767 kr. Nedsättningen uppgår emellertid till 25·6 %.

Beräknar man åter de avgifter, som skulle utgå på ifrågavarande fartyg enligt det nya avgiftssystemet, så finner man, att dessa skulle utgöra 11 291 kr. eller 44·2 % av de nu utgående. Då motsvarande siffra för samtliga ångfartyg enligt tabellen å sid. 19 utgör 47·0, är det tydligt, att resolutionstonnageinstitutets avskaffande icke skulle för därav berörd fartygstrafik medföra, att någon ökad arbetsbörda uppstode enligt det nya systemet vid jämförelse med övriga eller samtliga ångfartyg utan snarare en minskad sådan. Om allmän avgiftssänkning icke kommer till stånd, uppstår dock ökad avgiftsbelastning.

Fartyg med resolutionstonnage äger visserligen ett mycket stort brutto i förhållande till nettot — det förra utgör 207·5 % av det senare; beräkningen verkställd på de 4 första klareringarna — och borde därför draga relativt stor tonnageavgift. Men de föra proportionsvis litet last, varför lastavgiften blir låg. Den sammanlagda avgiften enligt det nya systemet blir därför icke särdeles hög för dessa fartyg.

TABELLER
OCH
ÖVRIGA BILAGOR

TAB. 1. UNDER ÅR 1929 DIREKT IN- OCH UTKLARERAT TONNAGE MED FÖRDELNING PÅ KLARERINGARNAS
ORDNINGSNUMMER 1—10 SAMT PÅ SVENSKA OCH UTLÄNDSKA FARTYG AV OLIKA SLAG.

Ångfärjetrafik icke inräknad.

Tonnagesiffrorna gälla svenskt brutto för fartyg över 40 nettotons dräktighet.

A. Inklarerat tonnage.

Fartygsslag	Klareringarnas ordningsnummer									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Svenska ångfartyg	822 828	111 621	746 599	104 967	644 704	99 323	550 904	94 814	510 490	89 704
Utländska »	2 478 664	59 440	1 068 436	40 419	688 345	22 566	512 022	21 560	426 216	19 752
Svenska motorfartyg	245 718	45 763	218 815	31 895	168 652	31 572	111 893	28 512	85 775	28 200
Utländska motorfartyg	495 175	14 532	265 592	942	102 629	617	50 524	617	24 219	617
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin	7 642	25 462	6 749	23 666	6 065	21 824	5 680	19 126	4 105	15 600
Utländska segelfartyg med hjälpmaskin	96 138	2 683	61 494	2 486	40 946	2 039	22 589	1 946	12 638	1 000
Svenska segelfartyg	13 715	12 902	8 545	11 982	8 246	8 079	4 618	4 743	2 354	2 200
Utländska segelfartyg	67 097	286	24 245	286	8 233	—	1 714	—	350	—
Svenska pråmar	3 640	5 591	1 307	2 839	1 038	687	1 038	77	1 038	77
Utländska »	20 123	396	11 678	396	7 484	396	4 338	396	3 206	396
Summa svenska	1 093 543	201 339	982 015	175 349	828 705	161 485	674 133	147 272	603 762	135 900
» utländska	3 157 197	77 337	1 431 445	44 529	847 637	25 618	591 187	24 519	466 629	20 800
Totalsumma	4 250 740	278 676	2 413 460	219 878	1 676 342	187 103	1 265 320	171 791	1 070 391	156 700

B. Utklarerat tonnage.

Fartygsslag	Klareringarnas ordningsnummer									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Svenska ångfartyg	115 209	809 626	108 584	740 654	103 053	627 008	98 315	547 059	92 735	505 400
Utländska »	89 859	2 452 420	59 440	1 058 884	40 419	688 345	22 566	506 064	21 560	418 800
Svenska motorfartyg	65 623	245 718	45 080	212 974	31 572	164 878	31 304	111 893	28 269	85 700
Utländska motorfartyg	81 657	487 184	14 532	265 592	942	102 629	617	50 524	617	24 200
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin	25 692	7 067	24 009	6 207	22 073	5 986	20 001	5 333	16 410	3 800
Utländska segelfartyg med hjälpmaskin	3 596	96 051	2 683	61 343	2 360	39 410	2 039	22 589	1 946	12 600
Svenska segelfartyg	13 046	13 328	11 982	8 545	11 144	7 501	6 403	3 701	2 474	600
Utländska segelfartyg	629	65 960	286	23 924	286	8 034	—	1 584	—	300
Svenska pråmar	6 766	2 014	3 111	1 261	687	1 038	171	1 038	77	1 000
Utländska »	396	20 123	396	11 678	396	7 484	396	4 338	396	3 200
Summa svenska	226 336	1 077 753	192 766	969 641	168 529	806 411	156 194	669 024	139 965	596 600
» utländska	176 137	3 121 738	77 337	1 421 421	44 403	845 902	25 618	585 099	24 519	459 200
Totalsumma	402 473	4 199 491	270 103	2 391 062	212 932	1 652 313	181 812	1 254 123	164 484	1 055 800

B. 2. UNDER ÅR 1929 DIREKT IN- OCH UTKLARERAT TONNAGE MED FÖRDELNING PÅ KLARERINGARNAS
ORDNINGSNUMMER 1—10 SAMT PÅ SVENSKA OCH UTLÄNDSKA FARTYG AV OLIKA SLAG.

Ångfärjetrafik icke inräknad.

Tonnagesiffrorna gälla svenskt netto för fartyg över 40 nettotons dräktighet.

A. Inklarerat tonnage.

Fartygsslag	Klareringarnas ordningsnummer									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Svenska ångfartyg	581 735	76 491	524 796	71 744	449 664	67 732	381 337	64 479	352 823	61 109
» »	1 834 260	43 696	785 166	29 414	503 255	16 124	372 998	15 434	310 151	14 347
Svenska motorfartyg	182 120	33 277	162 067	22 424	124 688	22 220	81 842	20 103	62 349	19 927
» »	379 040	11 559	206 573	684	78 986	442	38 071	442	17 469	442
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin	5 818	19 327	5 166	17 951	4 655	16 550	4 367	14 514	3 152	11 881
» »	71 278	2 032	45 404	1 884	30 252	1 545	16 607	1 479	9 323	76
Svenska segelfartyg	11 826	10 977	7 252	10 198	6 997	6 839	3 922	3 998	2 011	1 843
» »	57 419	251	20 970	251	7 083	—	1 435	—	299	—
Svenska pramar	3 368	5 143	1 208	2 580	957	623	957	70	957	70
» »	18 538	376	10 878	376	7 006	376	3 984	376	2 954	376
Samman svenska	784 867	145 215	700 489	124 897	586 961	113 964	472 425	103 164	421 292	94 830
» » utländska	2 360 535	57 914	1 068 991	32 609	626 582	18 487	433 095	17 731	340 196	15 241
Totalsumma	3 145 402	203 129	1 769 480	157 506	1 213 543	132 451	905 520	120 895	761 488	110 071

B. Utklarerat tonnage.

Fartygsslag	Klareringarnas ordningsnummer									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Svenska ångfartyg	79 085	571 808	74 343	520 344	70 426	437 079	67 005	378 591	63 239	349 203
» »	66 020	1 814 372	43 696	777 838	29 414	503 255	16 124	368 530	15 434	304 957
Svenska motorfartyg	47 902	182 120	32 833	157 984	22 220	121 814	22 067	81 842	19 927	62 349
» »	62 377	373 528	11 559	206 573	684	78 986	442	38 071	442	17 469
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin	19 500	5 409	18 209	4 754	16 741	4 597	15 178	4 104	12 454	2 960
» »	2 646	71 218	2 032	45 288	1 790	29 032	1 545	16 607	1 479	9 323
Svenska segelfartyg	11 101	11 488	10 198	7 252	9 474	6 369	5 401	3 148	2 074	540
» »	543	56 562	251	20 683	251	6 902	—	1 338	—	299
Svenska pramar	6 258	1 824	2 852	1 162	623	957	164	957	70	957
» »	376	18 538	376	10 878	376	7 006	376	3 984	376	2 954
Samman svenska	163 846	772 649	138 435	691 496	119 484	570 816	109 815	468 642	97 764	416 009
» » utländska	131 962	2 334 218	57 914	1 061 260	32 515	625 181	18 487	428 530	17 731	335 002
Totalsumma	295 808	3 106 867	196 349	1 752 756	151 999	1 195 997	128 302	897 172	115 495	751 011

TAB. 3. UNDER ÅR 1929 PÅ FARTYG ÖVER 40 NETTOTONS DRÄKTIGHET (EXKL. ÅNGFÄRJR)
ORDNINGSNUMMER SAMT PÅ DIREKTA OCH VIARE

Siffrorna gälla v

A. Im

Fartygsslag	K l a r e r i n g a r n a									
	1		2		3		4		5	
	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via
Svenska ångfartyg	524 018	49 350	86 149	13 260	492 738	39 164	79 156	9 435	417 873	52 0
Utländska »	1 040 834	128 937	23 305	6 153	465 980	49 252	16 151	338	320 431	23 3
Svenska motorfartyg	51 114	82 950	7 218	2 398	31 951	38 974	6 622	628	26 906	31 6
Utländska »	128 910	40 524	11 156	1 556	44 890	12 522	391	—	32 958	4
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin...	4 737	114	19 212	1 965	4 529	346	16 434	1 066	4 695	2
Utländska segelfar- tyg med hjälpmaskin	70 820	2 535	868	—	54 067	2 935	865	—	37 842	2 6
Svenska segelfartyg	5 717	—	5 436	144	2 971	—	2 820	—	1 954	—
Utländska »	22 713	80	140	—	13 889	474	129	—	6 261	2
Svenska pråmar.....	2 329	—	5 061	—	1 325	—	2 695	—	812	—
Utländska »	14 901	290	700	—	11 243	175	700	—	8 712	1 3
Summa svenska	587 915	132 414	123 076	17 767	533 514	78 484	107 727	11 129	452 240	83 9
» utländska	1 278 178	172 366	36 169	7 709	590 069	65 358	18 236	338	406 204	27 9
Summa summarum	1 866 093	304 780	159 245	25 476	1 123 583	143 842	125 963	11 467	858 444	111 9

B. Ex

Fartygsslag	K l a r e r i n g a r n a									
	1		2		3		4		5	
	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via
Svenska ångfartyg	52 628	17 343	318 437	329 016	34 725	27 512	300 357	322 702	26 863	27 8
Utländska »	35 277	17 925	1 010 527	620 210	22 165	22 023	530 081	353 614	19 990	12 4
Svenska motorfartyg	15 471	6 741	73 560	85 533	8 487	3 810	87 088	79 553	6 911	1 6
Utländska »	3 099	15 924	78 818	68 171	1 615	—	39 735	29 177	880	5
Svenska segelfartyg med hjälpmaskin...	34 958	2 895	6 758	1 456	32 307	4 707	8 343	1 227	29 156	5 0
Utländska segelfar- tyg med hjälpmaskin	3 977	350	73 894	47 221	3 504	563	44 004	33 819	3 140	2
Svenska segelfartyg	18 760	2 157	14 750	5 445	17 952	3 428	12 374	2 828	16 242	3 1
Utländska »	514	281	74 260	22 007	508	—	29 313	7 508	296	1
Svenska pråmar.....	3 625	—	566	—	2 686	—	1 435	—	932	—
Utländska »	—	—	13 311	2 914	—	—	5 397	3 388	—	—
Summa svenska	125 442	29 136	414 071	421 450	96 157	39 457	409 597	406 310	80 104	37 6
» utländska	42 867	34 480	1 250 810	760 523	27 792	22 586	648 530	427 506	24 306	13 4
Summa summarum	168 309	63 616	1 664 881	1 181 973	123 949	62 043	1 058 127	833 816	104 410	51 1

SVENSKA HAMNAR IMPORTERAT OCH EXPORTERAT GODS MED FÖRDELNING PÅ KLARERINGARNAS
SVENSKA OCH UTLÄNDSKA FARTYG AV OLIKA SLAG.

(å 1 000 kg.).

t gods.

r d m i n g s n u m m e r												Summa
6		7		8		9		10		Övr. klar.		
dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	
3 083	5 803	381 373	43 346	68 253	2 394	342 748	43 112	64 061	6 293	2 200 950	225 378	5 224 984
3 659	409	213 198	18 066	8 471	1 251	175 289	14 589	11 465	48	1 142 170	131 888	3 805 196
6 881	2 555	12 632	20 093	5 312	—	14 341	10 149	6 743	125	56 799	13 859	428 932
—	—	21 138	2 495	—	—	13 421	232	—	—	12 236	2 912	325 806
3 742	624	3 557	278	12 497	502	3 249	63	9 179	550	32 577	1 232	131 409
221	—	18 603	2 259	153	—	11 498	733	111	—	12 979	709	219 802
2 192	—	2 051	—	1 654	—	2 362	—	559	—	1 428	—	29 288
—	—	2 107	—	—	—	459	—	—	—	—	—	46 551
700	—	1 326	—	—	—	1 325	—	—	—	24 129	192	39 894
700	—	6 944	178	712	—	5 081	—	703	—	10 195	—	62 539
5 598	8 982	400 939	63 717	87 716	2 896	364 025	53 324	80 542	6 968	2 315 883	240 661	5 854 507
5 580	409	261 990	22 998	9 336	1 251	205 748	15 554	12 279	48	1 177 580	135 509	4 459 894
5 178	9 391	662 929	86 715	97 052	4 147	569 773	68 878	92 821	7 016	3 493 463	376 170	10 314 401

t gods.

r d n i n g s n u m m e r												Summa
6		7		8		9		10		Ovr. klar.		
ir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	
288	284 875	35 313	28 128	217 520	296 032	33 589	33 442	207 501	250 041	1 197 598	1 023 519	5 352 249
405	248 724	17 417	5 864	328 138	170 015	20 546	5 851	297 125	111 968	2 296 307	1 017 944	7 559 605
891	71 459	3 734	3 166	37 039	23 649	6 161	2 833	15 258	27 014	48 242	46 984	705 259
705	12 879	860	—	9 033	3 099	885	—	2 716	2 607	13 690	5 059	303 496
950	1 241	26 084	4 006	6 231	2 265	23 142	1 891	3 972	931	50 351	6 616	260 543
645	24 935	3 119	329	16 808	10 686	3 103	150	9 622	6 157	12 384	6 168	330 860
025	2 018	9 114	1 893	4 766	1 654	3 758	—	1 050	—	7 184	638	140 173
403	862	—	—	977	—	—	—	—	—	—	—	144 056
300	850	233	—	300	850	133	—	300	850	4 078	1 600	18 738
161	2 276	—	—	231	—	—	—	200	—	730	—	29 608
454	360 443	74 478	37 193	265 856	324 450	66 783	38 166	228 081	278 836	1 307 453	1 079 357	6 476 962
319	289 676	21 396	6 193	355 187	183 800	24 534	6 001	309 663	120 732	2 323 111	1 029 171	8 367 625
773	650 119	95 874	43 386	621 043	508 250	91 317	44 167	537 744	399 568	3 630 564	2 108 528	14 844 587

TAB. 4. ANTAL FRÅN UTLANDET ANKOMNA OCH DIT AVRESANDE PASSAGERARE Å FÅR-
ÅR 1929, MED FÖRDELNING PÅ KLARERINGARNAS ORDNINGSNUMMER, DIREKTA

Passagerare å ång-

A. Till Sverige an-

Fartygsslag	K l a r e r i n g a r n a s									
	1		2		3		4		5	
	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via
Svenska ångfartyg.....	487	—	763	12	661	—	821	—	642	34
Utländska »	5 782	1 693	—	—	1 434	104	2	—	1 341	—
Svenska motorfartyg	225	6	175	—	232	—	325	—	174	—
Utländska »	384	—	—	—	150	—	—	—	—	—
Summa svenska	712	6	938	12	893	—	1 146	—	816	34
» utländska	6 166	1 693	—	—	1 584	104	2	—	1 341	—
Totalsumma	6 878	1 699	938	12	2 477	104	1 148	—	2 157	34

B. Från Sverige

Fartygsslag	K l a r e r i n g a r n a s									
	1		2		3		4		5	
	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via
Svenska ångfartyg.....	262	—	743	4	603	—	633	328	601	9
Utländska »	—	—	5 473	2 612	1	—	1 593	104	4	—
Svenska motorfartyg	467	—	934	23	1 402	—	1 203	16	1 146	—
Utländska »	—	—	106	150	—	—	100	—	—	—
Summa svenska	729	—	1 677	27	2 005	—	1 836	344	1 747	9
» utländska	—	—	5 579	2 762	1	—	1 693	104	4	—
Totalsumma	729	—	7 256	2 789	2 006	—	3 529	448	1 751	9

TYG ÖVER 40 NETTOTONS DRÄKTIGHET, SOM KLARERAT I SVENSKA HAMNAR UNDER OCH VIARESOR SAMT FARTYG AV OLIKA SLAG, SVENSKA OCH UTLÄNDSKA.

färjor ej inräknade.

komna passagerare.

o r d n i n g s n u m m e r													Summa
6		7		8		9		10		Övr. klar.			
dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via		
526	17	611	2	229	13	781	4	656	—	147 882	1 308	155 449	
5	—	825	302	3	—	1 041	84	—	—	162 328	214	175 158	
1 289	—	383	—	1 538	—	1 292	—	1 123	—	5 670	—	12 432	
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	537	
1 815	17	994	2	1 767	13	2 073	4	1 779	—	153 552	1 308	167 881	
5	—	826	302	3	—	1 041	84	—	—	162 328	216	175 695	
1 820	17	1 820	304	1 770	13	3 114	88	1 779	—	315 880	1 524	343 576	

avresta passagerare.

o r d n i n g s n u m m e r												Summa
6		7		8		9		10		Övr. klar.		
dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	dir.	via	
1 314	4	287	—	750	1	208	—	498	3	148 377	1 022	155 647
1 101	—	—	—	520	—	3	—	895	84	158 064	1 019	171 473
1 178	43	711	—	612	—	402	—	211	39	10 847	11	19 245
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	372
2 492	47	998	—	1 362	1	610	—	709	42	159 224	1 033	174 892
1 117	—	—	—	520	—	3	—	895	84	158 064	1 019	171 845
3 609	47	998	—	1 882	1	613	—	1 604	126	317 288	2 052	346 737

KUNGL. GENERALTULLSTYRELSENS CIRKULÄR NR 268

med föreskrifter rörande avgivandet av vissa uppgifter för provdebitering av fyr- och båkavgift och s. k. sjömanshusavgift under år 1929;

den 17 december 1928.

Med bifall till en av kungl. kommerskollegium gjord framställning i anledning av ett av sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 framlagt förslag till ändrad lydelse av 44—50 och 52 §§ i förordningen den 15 februari 1881 angående lotsverket och av § 21 i förordningen den 13 juli 1911 angående sjömanshusen m. m., har Kungl. Maj:t den 26 oktober 1928 uppdragit åt generaltullstyrelsen att i samråd med kommerskollegium under en tid av ett år från tidpunkt, varom ämbetsverken ägde överenskomma, föranstalta om provdebitering beträffande fyr- och båkavgift samt s. k. sjömanshusavgift med huvudsaklig tillämpning av de sakkunnigas förslag med av kollegium angivna jämkningar däri.

I anledning härav vill kungl. generaltullstyrelsen, sedan från kommerskollegium meddelats att för berörda provdebitering någon uträkning av ifrågakomma avgifter icke behöfde verkställas av tullverket, i samråd med kommerskollegium härigenom utfärda följande föreskrifter att av vederbörande tullanstalter iakttagas vid avgivandet av för provdebiteringen erforderliga uppgifter.

Uppgifter rörande alla i utrikes sjöfart, med undantag av ångfärjetrafik, under år 1929 in- och utklarerade fartyg, vilkas avgiftspliktiga dräktighet överstiger 40 ton, skola av vederbörande tullanstalter avgivas enligt fastställt formulär och månadsvis med den förflutna månadens redogörelsehandlingar insändas i postförsändelse till generaltullstyrelsens revisionsbyrå. Blanketter för uppgifterna tillhandahållas genom tullverkets centralförråd. För arbetets utförande komma förutom de anvisningar, som givits å formulären, särskilda sådana att meddelas av generaltullstyrelsens revisionsbyrå.

Med provdebiteringen åsyftas bl. a. att åvägabringa erfarenhet rörande det föreslagna systemets förmåga att uppfylla behöriga fordringar på enkelhet och reda. Det åligger fördenskull vederbörande tullmyndigheter att vid utgången av år 1929 till generaltullstyrelsen inkomma med yttrande rörande de erfarenheter, som i berörda hänseende må hava vunnits vid uppgifternas insamlande.

Redogörelse för sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag med tillhörande författningstext i nu ifrågavarande delar samt referat av kommerskollegii utlåtande angående provdebitering enligt förslaget komma att i tryck tillhandahållas vederbörande tullanstalter.

Detta meddelar kungl. generaltullstyrelsen härigenom till vederbörande tullmyndigheters kännedom och efterrättelse.

Stockholm den 17 december 1928.

KUNGL. GENERALTULLSTYRELSEN.

A. E. M. ERICSSON.

(Revisionsbyrån.)

Ivar Kullgren.

Bil. 2.

Provbiteringskartoflin.

UPPGIFTER FÖR PROVDEBITERING.

anstalt: Fartygets namn: Nationalitet:
 eringsdag: 1929. Fartygets cert.: ångf., motorf., segelf. m. hjälpm., annat segelf., pråm
 nals nr. (utan motor). (Det tillämpliga *understrykes*)

direkt, via.....	Lossad last från utrikes ort:	
Det tillämpliga <i>understrykes</i>)	Lastad last till	
	(Det tillämpliga <i>understrykes</i>)	
Fartygets dräktighet:	massgods: slag {	ton
svenskt netto ton	styckegods	ton
reduc. netto ¹ ton		ton
svenskt brutto ton		Summa ton
Fartyg:	därav direkt omlastningsgods (förslaget § 47 e)	ton
agerarfartyg:	Passagerare, antal på- resp. avstigna (endast t. resp. fr. utrikes ort).....	
Fartygets fart:	Fyr- och båkavgift:	
Trampfart	Antal betalningar verkställda år 1929 (inklusive för	
Linjefart:	förevarande resa)	
Östersjöfart	Befrielse medgiven enl. gällande lotsstadga ¹	
Europ. fart	» » » förordn. ² /s 1924 ²	
Oceanfart:	» » » Öresundskonventionen	
	För förevarande inkar. resp. utklar. erlagd avgift kr.	
Reducerat, avgiftspliktigt ton- el. s. k. resolutionstonnage.	Tonavgift	» » »

* Angiv tillämpad § och littera.

Bil. 3.

geblankett.

TONNAGEUPPGIFTER FÖR PROVDEBITERING

sändas till Kungl. Generaltullstyrelsen rörande vissa fartyg, som under tiden 1929
 klarerat vid tull-.....

Fartygets			Främmande fartyg med mättningsattest Litt. K	Tyska fartyg med Spezialausweis							Anm.
Namn n näst (äende) ¹	cert.	nationalitet (även näst föregående) ¹		Ur fartygets tyska Schiffs-Messbrief		Ur fartygets Spezialausweis					
			Brutto-Raumgehalt	Uteslutna rum under: »Bemerkung: Folgende Aufbauten auf bzw. nicht eingemessen worden.»	»Inhalt der von Bord zu Bord..... nicht eingerechnet ist.»	»Inhalt der sonstigen im Netto.... nicht abzugsfähigen Räume»	»1. den Betrag, um den der Inhalt übersteigt»	»2. den Inhalt der in dem Brutto..... Räume (Maschinen usw.)			
									Obs. Angiv i varje fall huruvida uppgifterna avse registerton (Ton) el. kubikmeter (Kbm) ²		
.....											

Uppgift erordras endast, om namn- el. nationalitetsförändring nyligen ägt rum. ² Delar av ton o. kbm angivas icke.

KUNGL. GENERALTULLSTYRELSENS REVISIONSBYRÅS MEDDELANDE

med vissa anvisningar för avgivandet av i generaltullstyrelsens cirkulär den 17 december 1928 avsedda uppgifter för provdebitering av fyr- och båkavgift och s. k. sjömanshusavgift;

den 17 december 1928.

Med stöd av i kungl. generaltullstyrelsens cirkulär den 17 december 1928 (T. ffs nr 269 år 1928) lämnat bemyndigande och i enlighet med av kungl. kommerskollegium lämnade direktiv får generaltullstyrelsens revisionsbyrå härigenom meddela följande anvisningar att av vederbörande tullanstalter iakttagas vid avgivandet av de i förenämnda cirkulär avsedda, för provdebitering av fyr- och båkavgift och s. k. sjömanshusavgift erforderliga uppgifter. Blanketten för provdebiteringsuppgifterna avser inklarering eller utklarering. Å samma blankett må endast en klarering upptagas.

Fartygs egenskap av *segelfartyg* med *hjälpmaskin* eller *motorfartyg* samt *pråm* avgöres med ledning av den beteckning fartyget i detta hänseende har i dess nationalitetshandling (nationalitets- och registreringscertifikat eller motsvarande handling) eller, därest sådan icke finnes, fartygets måtbrev.

Bruttodräktigheten, varmed avses den svenska bruttodräktigheten, skall bestämmas på följande sätt.

I. *Svenskt fartyg med måtbrev enligt Litt. A eller B.* Uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur nämnda måtbrev.

II. *Främmande fartyg med appendixmåtbrev enligt svenska skeppsmättningsföreskrifter.* Uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur appendixmåtbrevet¹; dock att beträffande tyskt fartyg, som är försett med appendixmåtbrev (Spezial-Ausweis), beräkning av bruttodräktigheten göres av kommerskollegium. I och för denna beräkning lämnas av tullanstalterna vissa uppgifter enligt särskilt formulär.

III. *Främmande fartyg med mättningsattest:*

A. Mättningsattest Litt. K.

Ifråga om med dylik mättningsattest försedda fartyg göres beräkning av bruttodräktigheten av kommerskollegium. I och för denna beräkning lämnas av tullanstalterna vissa uppgifter enligt särskilt formulär.

B. Mättningsattest Litt. M.

Uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur mättningsattesten.

IV. *Främmande fartyg med svenskt måtbrev (Litt. C.).* Uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur det svenska måtbrevet.

V. *Främmande fartyg, annat än maskindrivet.* Uppgift om bruttodräktigheten hämtas ur fartygets hemlands måtbrev.

De uppgifter, som erfordras för utförande av kommerskollegii beräkning av bruttodräktigheten beträffande tyska fartyg med s. k. Spezial-Ausweis samt främmande fartyg med mättningsattest Litt. K., skola lämnas endast första gången sådant fartyg under år 1929 anlöper svensk hamn men böra avse även fartyg med 10—40 tons nettodräktighet, för vilka eljest inga särskilda provdebiteringsuppgifter lämnas. Här ifrågavarande uppgifter skola insändas varje vecka till generaltullstyrelsen, som vidarebefordrar dem till kommerskollegium.

Såsom *passagerarfartyg* upptages endast svenskt fartyg, som är försett med passagerarfartygscertifikat, och utländskt, som är inrett för förande mot betalning av flera än tolv passagerare.

Vid angivandet av den geografiska farten betecknas med

östersjöfart: fart på orter belägna vid Östersjön eller därmed i sjöfartsförbindelse varande farvatten intill en linje Lindesnäs—Hanstholm samt en linje Esbjerg—Texel;

europiska fart: fart på andra europeiska orter än föregående, dock i norr ej bortom en linje Nova Zemblas västkust—ön Waygatch, fart på utomeuropeiska orter vid Medelhavet, Svarta havet och Nordafrikas västkust norr om 25 grader nordlig latitud samt fart på Kanarieöarna och ön Madeira;

oceanfart: all annan fart än i föregående punkter upptagna.

¹ Appendixmåtbrevet innehåller även uppgift om bruttodräktigheten enligt fartygets hemlands mättningshandling; denna uppgift må icke läggas till grund för provdebiteringen.

Fartyg skall anses nyttjat i den fart, som bestämmes med hänsyn till den längst bort från svenskt land belägna hamn, varav fartygets fraktfart på Sverige beröres.

Såsom lastens vikt upptages sammanlagda bruttovikten (förslagens § 45).

Bruttovikten av styckegodslaster torde, där fartygets till tullanstalten avlämnade handlingar ej lämna tillräcklig vägledning, kunna efter hänvändelse till vederbörande erhållas genom de uppgifter, som finnas å fartygens s. k. manifest eller liknande handling. Kommerskollegium förutsätter att med avseende å det ändamål, vartill uppgifterna erfordras, hinder ej skall möta för tullanstalterna att, om det befinnes att arbetet därigenom underlättas, erhålla del av eller behövliga uppgifter ur ifrågakomna handlingar, liksom ock att beträffande frihamnarna kompletterande uppgifter kunna i förekommande fall erhållas från frihamnsförvaltningen. Viktberäkningens resultat skall uppgivas i hela ton, varför obetydligare vikt-kvantiteter ej inverka på slutresultatet.

Då omräkning från rymdmått eller stycketal till viktton är erforderlig beträffande vissa varuslag, kunna i allmänhet följande evalveringstal användas, därest icke särskilda omständigheter föranleda, att annan beräkningsgrund kan befinnas giva tillförlitligare resultat.

<i>Sand eller grus</i>		
1 m ³	1.5	ton
<i>Lera</i>		
1 hl	0.15	»
1 m ³	1.5	»
<i>Kalk</i>		
osläckt 1 hl	0.08	»
släckt 1 hl	0.05	»
<i>Kol</i>		
stenkol 1 hl	0.08	»
koks 1 hl	0.04	»
träkol 1 hl	0.015	»
<i>Rotfrukter</i>		
1 hl	0.06	»
<i>Tegel</i>		
murtegel 12 × 6 × 3 1 000 st.	5.5	»
» 10 × 5 × 2.5 1 000 st.	4.0	»
» andra dimensioner 1 000 st.	2.5	»
taktegel 1 000 st.	2.5	»
reveterings- och klinktegel, golv- och väggplattor, rör- och rördelar 1 000 st.	1.5	»
<i>Trävaror</i>		
utländska träslag 1 m ³	0.75	»
ved 1 m ³	0.4	»
rundtimmer, master och spiror 1 m ³	0.5	»
gruvstöttor, pålar, stolpar, bjälkar, sparrar, syllar, plankor, bräder, pappersved 1 m ³	0.7	»
1 standard rundvirke	3.4	m ³
1 standard bilat virke	4.25	»
1 standard sågat virke	4.67	»
1 svensk kubikfot	0.026	»
1 engelsk kubikfot	0.028	»
<i>Flottningsgod</i>		
1 stycken rundtimmer	0.2	»
1 » pappersved	0.09	m ³ för norra Sverige
1 » »	0.035	m ³ för södra Sverige.

Uppgift angående den erlagda tonavgiften kommer att på föranstaltande av kommerskollegium genom vederbörande tillställas de tullanstalter, där uppbörden av denna avgift icke verkställs.

Stockholm den 17 december 1928.

JOHN EWERLÖF.

(Revisionsbyrån.)

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM CIRKULÄRSKRIVELSE DEN 21 DECEMBER 1928

till direktionerna för samtliga sjömanshusen i riket, angående vissa uppgifter för provdebitering med avseende å tonavgiften.

Genom beslut den 26 oktober 1928 har Kungl. Maj:t, efter framställning därom av kungl. kommerskollegium, uppdragit åt kungl. generaltullstyrelsen att i samråd med koll. under en tid av ett år från tidpunkt, varom ämbetsverken ägde överenskomma, föranstalta om provdebitering beträffande fyr- och båkavgift samt s. k. sjömanshusavgift med huvudsaklig tillämpning av de av sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 framlagda förslag med av koll. angivna jämkningar däri.

Ämbetsverken hava överenskommit, att ifrågavarande provdebitering skall avse 1929 års trafik, och har generaltullstyrelsen genom cirkulär den 17 december 1928 utfärdat vissa föreskrifter, att av vederbörande tullanstalter iakttagas vid avgivande av de uppgifter, som äro erforderliga för verkställande av den anbefallda provdebiteringen. Enligt vissa till dessa föreskrifter anslutna närmare anvisningar rörande avgivandet av nämnda uppgifter, vilka jämväl skola avse för resp. fartyg under år 1929 erlagda tonavgifter, har förutsatts, att uppgift angående erlagd tonavgift i varje särskilt fall tillställas tullanstalt, där uppbörden av denna avgift icke verkställs.

I anledning härav får koll. härigenom anmoda Eder att föranstalta därom, att för varje gång, då under år 1929 inom sjömanshusets distrikt tonavgift för fartyg uppbäres av ombudsmannen vid sjömanshuset eller annan än tullmyndighet, uppgift om det ifrågakomna fartygets namn och nationalitet samt tonavgiftens storlek och tidpunkten för dess debitering utan dröjsmål insändes till den tullanstalt, som i det särskilda fallet har att verkställa fartygets utklarering.

K. A. FRYXELL.

C. E. Landberg.

/ Fritz von Schwerin.

KUNGL. GENERALTULLSTYRELSENS REVISIONSBYRÅS MEDDELANDE

angående angivandet av vissa varuslag som massgods i de för provdebiteringen av fyr- och båkavgift avsedda uppgifterna.

Kungl. generaltullstyrelsens revisionsbyrå får i enlighet med från kungl. kommerskollegium inhämtade upplysningar härigenom meddela tullanstalterna följande direktiv i fråga om angivandet av vissa varuslag såsom »massgods» i de för provdebiteringen av fyr- och båkavgift avsedda uppgifterna.

Såsom massgods i nu ifrågavarande hänseende skola, oavsett om varorna äro emballerade eller icke, angivas de varuslag, som skeppas i hela laster, under förutsättning dock, att dessa enligt vedertaget språkbruk kunna betecknas såsom »bulk»-gods, d. v. s. sådant gods, som plägar transporteras på förenämnda sätt.

Följande varuslag skola emellertid angivas såsom massgods, jämväl i det fall, då de icke skeppas i hela laster, nämligen

vid import:

svavelkis, råfosfat, stenkol, koks, kolbriketter, potatis, oljekakor, extraherade ben, svavel och koksalt;

vid export:

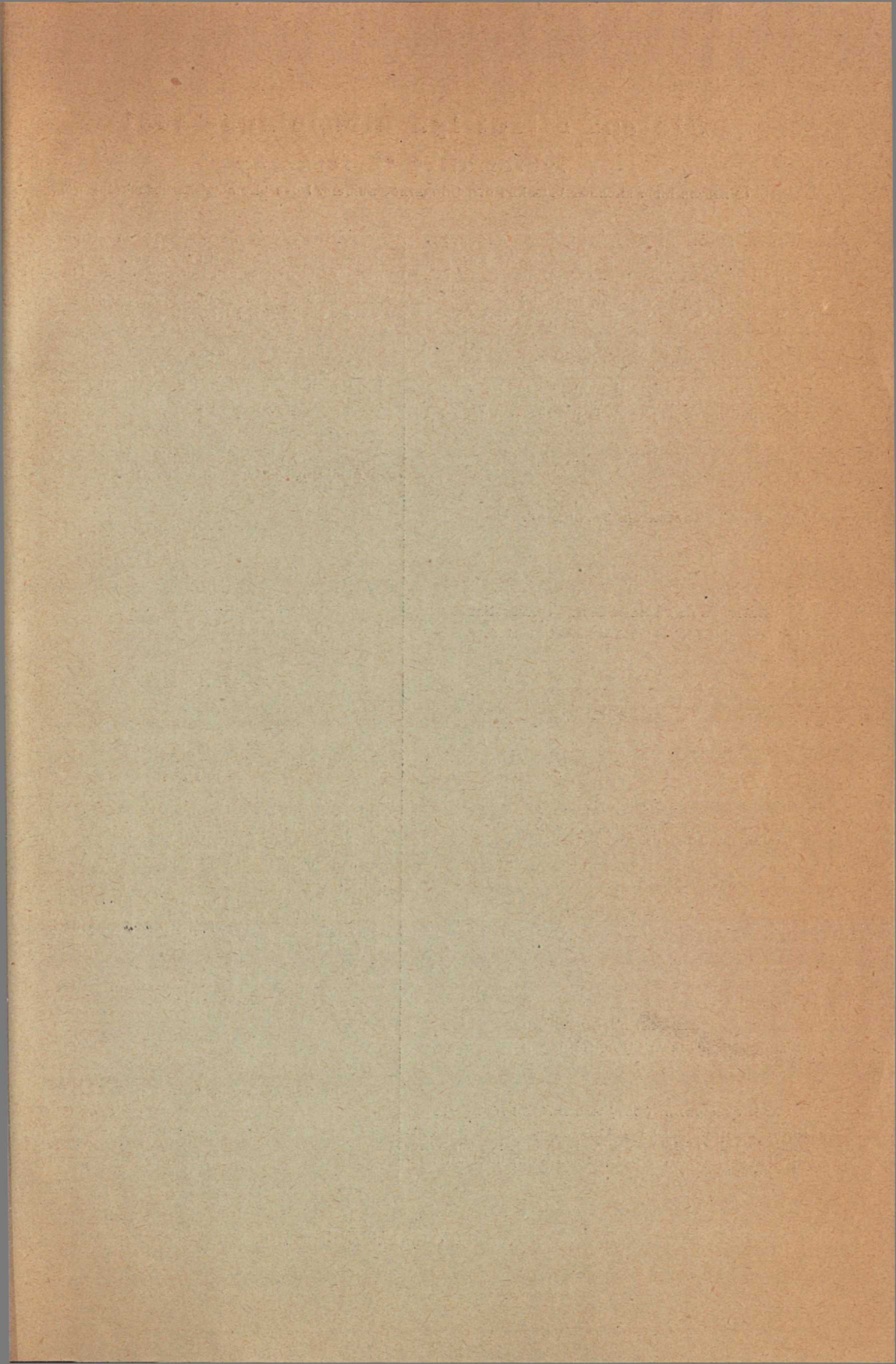
järnmalm, kalksten och kalk, fältspat, sten i block och gatsten, cement, spannmålmalen, ved, trävaror och pappersmassa;

samt i bägge fallen:

grus, sand, lera, slagg, kisbränder, spannmål omalen, kli, tegel och konstgödsel.

Stockholm den 15 januari 1929.

JOHN EWERLÖF.



Statens offentliga utredningar 1931

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Lagberedningens förslag ang. vissa internationella rättsförhållanden. 3. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge om erkännande och verkställighet av domar, m. m. [9]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1928 års lönekommitté. Betänkande med förslag till avlöningsreglemente för extra ordinarie och extra tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen m. m. [12]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Utlåtande ang. utförselbevissystemets verkningar m. m. [5]

Politi.

Socialpolitik.

Betänkande med förslag ang. arbetslöshetens motverkande genom beredskapsarbeten. [3]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Utlåtande över utkast till näringslag. [13]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Jordbruksutredningens betänkanden. 4. Betänkande ang. åtgärder för fjäderfäskötselns främjande. [6]. 5. Statistisk översikt över det svenska jordbrukets utveckling och läge. [7]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lag om vård av vissa skogar inom Västerbottens och Norrbottens läns lappmarker m. fl. områden. [10]
Utredning med förslag ang. premiering av välskötte mindre skogsbruk. [11]

Industri.

Ny värmeledning samt elektrisk belysningsanläggning i Nationalmuseibyggnaden i Stockholm. [8]

Handel och sjöfart.

Provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift. [15]

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Förslag till växelag m. m. [14]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Sammandrag av yttranden över 1927 års prästlönerregleringssakkunnigas betänkande rörande nya grunder för lagstiftningen om prästerskapets avlöning och förvaltningen av den därtill anslagna egendomen. [1]
Utredning och förslag rörande läroböcker vid de allmänna läroverken och med dem jämförliga läroanstalter. [2]
Utredning och förslag av frågorna om ytterligare inskränkningar i den nuvarande folkskoleseminariorganisationen samt om statens övertagande av de utav landstingen och vissa städer upprätthållna folkskoleseminarierna m. m. [4]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.