



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932:15
HANDELSDEPARTEMENTET



**DE EKONOMISKA VERKNINGARNA
FÖR SJÖFARTEN
AV 1928 ÅRS LOTSFÖRFATTNINGS-
SAKKUNNIGAS FÖRSLAG TILL
LOTSAVGIFTER**

Utredning verkställd av

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

S T O C K H O L M

1 9 3 2

Statens offentliga utredningar 1932

Kronologisk förteckning

1. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. Marcus. 121 s. **Jo.**
2. Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. Av E. Marks von Würtemberg. Marcus. 43 s. **Ju.**
3. Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. Norstedt. 139 s. **Fö.**
4. Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. Norstedt. 142 s. **H.**
5. Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. Beckman. 132 s. 2 bilagor. **K.**
6. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 1. Byggnadsordning för stad, köping och större municipalsamhälle. Marcus. 37 s. **K.**
7. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 2. Byggnadsordning för mindre municipalsamhälle. Marcus. 27 s. **K.**
8. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 3. Byggnadsordningar och utomplansbestämmelser för landsbygden. Marcus. 18 s. **K.**
9. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 4. Bilagor till normalbyggnadsordningar för städer och för landsbygden. Marcus. 32 s. **K.**
10. Jordbruksutredningens betänkanden. 6. Promemoria rörande inkomstutvecklingen inom Sveriges jordbruk i jämförelse med i andra näringsgrenar och dess sammanhang med lönepolitiken. Beckman. 52 s. **Jo.**
11. Normalförslag till provisoriska byggnadsföreskrifter. Marcus. 10 s. **K.**
12. Jordbruksutredningens betänkanden. 7. Betänkande angående åtgärder för lindrande av jordbrukets kredit-svårigheter. Beckman. 99 s. **Jo.**
13. Skattentjämningsberedningen 1. Statistisk utredning angående det kommunala skattetrycket. Av E. Ahlberg. Norstedt. 85*, 560 s. **Fi.**
14. Jordbruksutredningens betänkanden. 8. Arbetarfrågan inom det svenska jordbruket. Av B. Nyström. Beckman. 111 s. **Jo.**
15. De ekonomiska verkningarna för sjöfarten av 1928 års lotsförfattningsakkunnigas förslag till lotsavgifter. Norstedt. 38 s. **H.**

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



DE EKONOMISKA VERKNINGARNA
FÖR SJÖFARTEN
AV 1928 ÅRS LOTSFÖRFATTNINGS-
SAKKUNNIGAS FÖRSLAG TILL
LOTSAVGIFTER

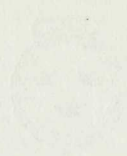
Utredning verkställd av

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

STOCKHOLM 1932

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
321822





DE EKONOMISKA FÖRHÅLLANDENA
FÖR SJÖFARTEN
ÅR 1903 ÅRS FÖRHÅLLANDEN
SÄKKUNIGTS FÖRSLAG TILL
FÖRTÄRNING

Utgått af trycket den 10/12 1903

STENOGRAFISKA FÖRHÅLLANDENA

STENOGRAFISKA FÖRHÅLLANDENA

STENOGRAFISKA FÖRHÅLLANDENA



FÖRORD.

I sitt den 31 januari 1930 avgivna betänkande med förslag till lotsförordning samt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket framhöllo 1928 års lotsförfattningssakkunniga, att de haft att slutföra dem förelagt uppdrag, innan det genom 1929 års provdebitering av vissa sjöfartsavgifter insamlade materialet blivit bearbetat på sådant sätt, att det kunnat komma till användning vid vissa av de sakkunniga verkställda undersökningar. Sålunda hade de sakkunniga på grund härav icke ägt tillgång till uppgifter för något av de senaste åren beträffande underlaget för beräkning av vissa avgiftssatser enligt olika alternativ — avseende den föreslagna lots- och fyravgiftens lotsdel — utan hade varit hänvisade till beräkningar på grundval av uppgifter för åren 1923 och 1925. Vidare hade de sakkunniga endast för 40 fartyg kunnat verkställa en beräkning av avgiftsbelastningen enligt de föreslagna avgiftsgrunderna vid jämförelse med motsvarande enligt de faktiskt erlagda beloppen. De framhöllo därför, att en motsvarande undersökning rörande det föreslagna avgiftssystemets verkningar borde verkställas på ett bredare material, då sådant bleve tillgängligt vid provdebiteringens slutförande.

Den utredning, kommerskollegium härmed framlägger, är avsedd att komplettera lotsförfattningssakkunnigas undersökningar i nyssnämnda avseenden.

Den är grundad främst på det av generaltullstyrelsen inhämtade och av kollegium bearbetade provdebiteringsmaterialet, avseende 1929 års trafikförhållanden, men även på omfattande material av olika slag inhämtat av lotsstyrelsen samt på sådant införskaffat och till kollegium överlämnat av Svenska hamnförbundet, som under år 1929 verkställt en provdebitering av hamnavgifter jämsides med motsvarande debitering av vissa statliga sjöfartsavgifter.

Förevarande utredning har på kollegii uppdrag utförts av förste aktuarien H. Eneborg.

Stockholm den 18 juni 1932.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	3
Inledning	5
Beräkning av avgiftssatser	7
1. Enligt huvudförslaget	7
2. Avgiftssatser enligt vissa alternativ beträffande antalet för tonnageavgift avgiftspliktiga resor	9
3. Avgiftssatser enligt vissa alternativ, avseende att göra den allmänna av- giften till lotsinrättningen beroende av längden av de passerade far- lederna	11
Avgiftsbelastningen och det föreslagna avgiftssystemets ekonomiska verkningar för fartyg av skilda slag och i olika fart	19
1. Inledning	19
2. Avgifterna till lotsinrättningen	19
3. Samtliga statliga sjöfartsavgifter inkl. sjömanshusavgift (tonavgift)	25
4. Samtliga statliga sjöfartsavgifter samt hamnavgifter för fartyg	29

Inledning.

Den 15 mars 1928 tillkallade statsrådet och chefen för handelsdepartementet, jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 2 i samma månad, vissa sakkunniga, 1928 års lotsförfattningssakkunniga, att inom departementet biträda med verkställande av överarbetning i såväl sakligt som formellt hänseende av gällande kungl. förordning angående lotsverket den 15 februari 1881 och därmed sammanhängande författningar och föreskrifter. De sakkunniga avgåvo sitt betänkande med åtföljande författningsförslag den 31 januari 1930.

Den väsentliga innebörden av de sålunda framlagda förslagen är i vad avser lotsavgifterna följande:

De sakkunniga hava byggt sitt förslag till lotsförordning på lotsfrihet såsom allmän princip. I det dubbla syftet att i sjöfartssäkerhetens intresse ernå en gynnsam påverkan på lotsningsfrekvensen samt att trots den nedgång i lotsningarnas antal, som övergången till lotsfrihet förväntats medföra, säkerställa tillräckliga inkomster från sjöfarten ha de sakkunniga föreslagit en omläggning av lotsavgiftssystemet sålunda, att från sjöfarten skulle uttagas dels oberoende av utförd lotsning en allmän sjöfartsavgift till lotsinrättningen, dels i samband med utförd lotsning förhållandevis låga lotspenningar. Förstnämnda allmänna lotsavgift skulle utgå enligt samma grunder, som sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagit för fyr- och båkavgiften, d. v. s. uti dels en tonnageavgift för fartyg, som ankomma från och avgå till utrikes ort, dels lastavgift å gods, som lossas och lastas i utrikestrafik. Den förra skulle utgå endast 4 gånger (för segelfartyg 2 gånger) om året, medan den senare skulle utgå för allt gods, som i förut nämnd fart lossas och lastas. Lotsförfattningssakkunniga hava föreslagit, att den allmänna avgiften till lotsinrättningen skall sammanföras med fyr- och båkavgiften till »lots- och fyravgift». Lotspenningarna hava föreslagits att utgå med endast ungefär hälften så stora belopp som de nu utgående och att i sin helhet tillfalla lotspersonalen. Dessutom har föreslagits, att ersättningen till lotsarna för deras resor i samband med lotsning, för inställelse å fartyg och hemresa efter slutad lotsning (nuvarande hemvägsersättning), i allmänhet icke vidare skall utgå i form av särskild avgift från fartygen, utan att lotsarna i regel skola ersättas för dessa utgifter av statsmedel enligt särskilt resereglemente.

I anslutning till de synpunkter, som sjöfartsavgiftssakkunniga gjorde gällande, då de föreslogo, att endast hälften av de kostnader, fyr- och båkavgiften vore avsedd att täcka, skulle uttagas av sjöfarten, hava lotsförfattningssakkunniga vid beräkningen av de avgifter, som skulle uttagas, utgått från grundsatsen, att sjöfartens bidrag till lotsinrättningen borde motsvara omkring hälften av nämnda inrättnings kostnader. Då dessa kostnader beräknats uppgå till c:a 5 milj. kr. årligen, skulle alltså 2.5 milj. kr. uttagas från sjöfarten. Genom lotspenningarna ha beräknats inflyta omkring 1,100,000 kr. och genom lots- och fyravgiftens lotsdel omkring 1,400,000 kr.

De sakkunniga avlämnade sitt betänkande, innan det för 1929 års s. k. provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift¹ av generaltullstyrelsen insamlade materialet blivit av kommerskollegium bearbetat på sådant sätt, att siffror avseende hela underlaget för beräkningen av avgiftssatser förelägo. Vid bestämmandet av lots- och fyravgiftens lotsdel voro därför de sakkunniga hänvisade till vissa approximativa beräkningar för åren 1927, 1928 och 1929 rörande de kvantiteter, på vilka avgifterna skulle grundas. Härvid hade man att utgå ifrån resultatet av de undersökningar, som verkstälts för sjöfartsavgiftssakkunniga, och vilka avsågo tonnagesiffror för år 1923 och godssiffror för år 1925. Man antog, att dessa kvantiteter, för vilka inga senare siffror funnos i statistiken, förändrats i förhållande till siffrorna för år 1923 resp. 1925 i samma proportion som det kända nettotonnaget av fartygstrafiken i direkt utrikes fart resp. Sveriges hela utrikes varutrafik förändrats under samma tid. För år 1929 beräknades med ledning av siffrorna för årets första nio resp. tio månader kvantiteterna för hela året under antagande av samma fördelning av årskvantiteten på årets månader som de två föregående åren. Då nu provdebiteringsmaterialet föreligger bearbetat, synes alltså en ny beräkning av avgiftssatser för lots- och fyravgiftens lotsdel böra verkställas.

Med avseende på den avgiftstyp, som lotsförfattningssakkunnigas förslag innebär, hava de sakkunniga ifrågasatt vissa modifikationer eller alternativ. Det kunde befaras, framhålla de sakkunniga, att tonnageavgiftens koncentration till ett fåtal betalningstillfällen skulle komma att verka betungande för viss trafik. Särskilt skulle detta vara fallet i fråga om fartyg, som besökte Sverige blott någon enstaka gång årligen, och i all synnerhet om därvid fördes full last både in och ut på samma Sverigebesök. Därför kunde ifrågasättas, att då avgift utginge ej blott i form av fyr- och båkavgift enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag utan även påbyggd med lotsdelen till lots- och fyravgift, antingen endast lotsdelen eller jämväl fyrdelen fördelades på ett större antal betalningstillfällen än de fyra resp. två, som sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagit. De sakkunniga hava gjort vissa beräkningar rörande de avgiftssatser, som under i övrigt lika förhållanden skulle beräknas, därest tonnageavgiftsbetalningen utsträcktes att äga rum vid flera resor. Det utredningsmaterial, som stått de sakkunniga till buds, har emellertid, säges det, icke givit tillräckligt stöd för att på föreslaget sätt frånga den av sjöfartsavgiftssakkunniga förordade avgiftstypen. Då nu föreliggande provdebiteringsmaterial utgör en säker grund för beräkning av avgiftssatser för ifrågavarande modifikationsförslag, har det ansetts givet, att en dylik beräkning skulle utföras.

Lotsförfattningssakkunniga hava i sitt betänkande framhållit vissa skäl, som talade för att göra den utan samband med lotsning utgående avgiften till lotsinrättningen beroende av längden av de passerade farlederna. De sakkunniga hava uttalat, att en sådan anordning här vore mera på sin plats än ifråga om fyr- och båkavgiften. Att göra en avgift, som i huvudsak anslöte sig till förslaget om fyr- och båkavgift, till sin storlek beroende av de faktiskt passerade inomskärslernas längd syntes de sakkunniga icke vara praktiskt utförbart. Emellertid ansågs det icke uteslutet att ändock i viss mån vid en sådan avgift beakta nu ifrågavarande beräkningsgrund, nämligen på det sättet, att hamnarna indelades i ett mindre antal grupper alltefter avståndet mellan respektive hamn och öppna sjön därutanför och avgift — såväl tonnage- som lastavgift — beräknades med olika öretal för de särskilda grupperna.

De sakkunniga hava också med anlitande av det statistiska material, som stått till buds, gjort en överslagsberäkning rörande de avgiftssatser för lotsinrättningens andel av lots- och fyravgiften, som kunde komma i fråga vid viss gruppindelning

¹ 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. Statens offentliga utredningar nr 15, 1931.

av hamnarna. Med hänsyn till de bristfälligheter, som de sakkunniga ansett vidlåda ifrågavarande avgiftstyp i och för sig, och i betraktande jämväl av det ofullständiga underlaget för beräkning av dess verkningar hava de sakkunniga ansett sig icke kunna giva sitt förord åt densamma. Då emellertid provdebiteringsmaterialet ger möjlighet till en mera exakt avgiftsberäkning enligt olika alternativ av här omnämnda modifikation av avgiftsutformningen, har kollegium gått ut ifrån att dylika beräkningar borde verkställas.

Med avseende å det av de sakkunniga föreslagna nya avgiftssystemets verkningar för fartyg av skilda slag och i olika fart, d. v. s. avgiftsbelastningen enligt det nya systemet vid jämförelse med det gällande, kunde lotsförfattningssakkunniga verkställa vissa undersökningar endast å ett fåtal fartyg. De voro hänvisade till ett material, omfattande endast 40 fartyg. Det förefaller vara ganska givet, att tillfälligheter här lätt kunnat spela in. Därför kunna de slutsatser, som man på grundval av detta material vore benägen att draga, icke anses vara säkra. De sakkunniga hava också framhållit, att det varit önskvärt att för utredningar om de föreslagna avgifternas verkningar äga tillgång till ett fylligare material. De ha anmärkt, att först då det genom 1929 års provdebitering samlade materialet bleve statistiskt bearbetat, spörsmålen rörande avgiftsbelastningen och avgiftssystemets verkningar kunde bli tillfredsställande belysta. En ny undersökning av avgiftsbelastningen borde göras.

Sedan kommerskollegium fått lotsförfattningssakkunnigas betänkande på remiss och utredningarna rörande sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag beträffande nya grunder för fyr- och båkavgiftens samt sjömanshusavgiftens (tonavgiftens) utgående avslutats, har utredningsarbetet beträffande de förstnämnda sakkunnigas förslag till nytt system för lotsavgifternas beräkning bedrivits på sådant sätt, att avgiftsberäkningarna och de olika modifikationerna i förslaget först blivit föremål för utredning, varefter avgiftsbelastningen och de ekonomiska verkningarna undersökts. Sistnämnda undersökning har verkställts i olika etapper. Först undersöktes avgiftsbelastningen vad beträffar enbart lotsavgifterna. Sedan utvidgades undersökningen att jämväl avse fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift. Detta var ju naturligt, då den föreslagna, utan samband med lotsning utgående avgiften till lotsinrättningen fått sin utgestaltung i anslutning till det föreliggande förslaget om ny fyr- och båkavgift. Slutligen har undersökningen utvidgats att även omfatta hamnavgift. Med hänsyn till de ganska olika verkningar, som de nya avgiftssystemen visade sig få på fartyg av skilda slag och i olika fart, ansågs det nödvändigt att undersöka, huru de sammanlagda sjöfartsavgifterna skulle drabba olika slags sjöfart enligt de nya systemen vid jämförelse med det gällande.

Beräkning av avgiftssatser.

1. Enligt huvudförslaget.

Med de i inledningen omnämnda utgångspunkterna hava lotsförfattnings-sakkunniga verkställt beräkning av nya lotstaxor (taxa å lotspenningar) samt av avgiftssatser för lots- och fyravgiften. Lotstaxorna ha omarbetats. Mot de nu gällande fem taxorna, av vilka den högsta blott användes som vintertaxa, svara enligt de sakkunnigas förslag nio taxor, de två högsta blott vintertaxor. Spänningen mellan högsta och lägsta taxa (bortsett från speciella vintertaxor) är densamma som förr: den högsta är dubbelt så hög som den lägsta. Varje särskild taxa överstiger den nästföregående med 12 procent. Som vintertaxa skall användas den taxa i serien, som är två nummer högre än den för varje fall fastställda sommartaxan. De sakkunniga hava icke framlagt något förslag till lotsledsförteckning. Någon anledning att gå närmare in på sakkunnigförslaget i ifrågavarande del finnes icke, och någon undersökning av förslagets bärighet med hänsyn till den beräknade inkomsten av lotspenningar kan icke göras, detta så mycket mindre som man ju ej heller har någon säker hållpunkt för bedömandet av frågan, i vilken utsträckning lots kommer att tagas vid lotsfrihet.

På grundval av tillgängligt material och med utgångspunkt från ett önskat uppbördsbelopp av 1 400 000 kr. årligen hava de sakkunniga beräknat, att den obligatoriska avgiften till lotsverket — som utformats såsom tillägg till fyr- och båkavgiften enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag — skulle utgå med 5 öre per ton *totalt* brutto i tonnageavgift och 2½ öre per viktton i utrikes fart lossat och lastat gods i lastavgift. Denna avgift, som skulle utgöra den nya lots- och fyravgiftens lotsdel, skulle som nämnt anknytas till sistnämnda avgifts fyrdel, vilken av lotsförfattnings-sakkunniga beräknats skola utgå med 6 öre per fartygstön *totalt* brutto i tonnageavgift och 3 öre per viktton gods i lastavgift (enligt sjöfartsavgiftssakkunniga 8 resp. 4 öre).

Vid den förnyade beräkning av avgiftssatser, som här skall verkställas på grundval av provdebiteringsmaterialet för år 1929, må först erinras därom, att provdebiteringen i enlighet med kommerskollegii förslag utfördes med *svenskt* brutto som avgiftsgrund för tonnageavgift i stället för det av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna totala bruttot, med vilket jämväl lotsförfattnings-sakkunniga räknat. Skillnaden mellan dessa brutton vad beträffar tonnagesummorna för hela fartygsstocken är emellertid så liten, att den icke inverkar på avgiftssatsens storlek. Vidare må meddelas, att i kommerskollegii år 1931 offentliggjorda utredning angående provdebiteringen av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift den förra avgiften beräknades till 6 öre per fartygstön *svenskt* brutto och 3 öre per viktton lossat och lastat gods, d. v. s. samma avgifter, som lotsförfattnings-sakkunniga beräknat.

Går man ut ifrån en önskad uppbörd av lots- och fyravgiftens lotsdel på 1 400 000 kr., vilken bör till ungefär lika belopp erhållas genom en tonnageavgift och en lastavgift, och de avgiftspliktiga kvantiteter, fartygstön och godston, som framgått av provdebiteringen eller

	Ton
svenskt brutto	14 404 060
godston	25 757 920

finner man, att *lotsdelens avgiftssatser* bliva 4-86 öre i tonnageavgift och 2-72 öre i lastavgift. Om avrundning sker, erhåller man 5 öre i tonnageavgift och 2-5 öre i lastavgift, eller samma avgiftssatser, som lotsförfattningssakkunniga beräknat. Med dessa avgiftssatser skulle följande uppbördssummor erhållas på 1929 års trafik:

	Kr.
tonnageavgift	720 203'00
lastavgift	643 948'00
eller sammanlagt	1 364 151'00

d. v. s. något mindre än vad som önskats (1 400 000 kr.).

Hela lots- och fyravgiften skulle alltså utgå med 11 öre i tonnageavgift och 5-5 öre i lastavgift. Genom densamma skulle man för år 1929 erhålla en uppbörd av

	Kr.
tonnageavgift	1 584 446'60
lastavgift	1 416 685'60
eller sammanlagt	3 001 132'20

Uppbördsbeloppet skulle bliva c:a 100 000 kr. mindre än vad man önskat (3 100 000 kr.).

2. Avgiftssatser enligt vissa alternativ beträffande antalet för tonnageavgift avgiftspliktiga resor.

Lotsförfattningssakkunniga hava framhållit, att de båda syften, som å ena sidan en allmän sjöfartsavgift till lotsinrättningen och å andra sidan fyr- och båkavgiften hava att fullfölja, äro så likartade, att det faller sig naturligt, att dessa avgifter utgå efter enahanda grunder och sålunda sammanslås, varigenom också vunnnes betydande fördelar i den praktiska tillämpningen. Att uttaga en avgift till lotsinrättningen enligt samma grunder som de för den nuvarande fyr- och båkavgiften gällande har emellertid icke syntts de sakkunniga möjligt i betraktande av de betydande belopp, varmed sistnämnda avgift utgår vid de för densamma föreskrivna fåtaliga betalningstillfällena per år. Annorlunda ställer sig förhållandet, framhålls det, med den av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna typen för fyr- och båkavgift. Därigenom att denna avgift — genom lastavgiftens egenskap att utgå å all last till och från landet — mera fördelas på hela året och bättre anpassats efter fartygens ekonomiska bärkraft har skapats förutsättning för införande av ytterligare en likartad avgift vid sidan därav. De sakkunniga hava även framhållit, att avgiften, därest den bleve utsträckt till lotsinrättningen, komme i vad gäller tonnageavgiftens begränsning till ett visst antal resor att verka som ett rabattsystem: ju flera hamnbesök ett fartyg gör under året, på desto flera lotsningar, om sådana förekomma, har man att tänka sig denna tonnageavgift fördelad.

De sakkunniga hava även verkställt vissa beräkningar av de avgiftssatser, som skulle komma till stånd vid en viss modifikation av huvudförslaget, därest tonnageavgiftsbegränsningen gällde 6 (resp. 3 för segelfartyg), 8 (resp. 4) och 10 (resp. 5) resor i stället för enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag endast 4 (resp. 2). Beräkningarna hava verkställts på sådant sätt, att man utgått från den proportion emellan tonnagemängderna vid olika befrielsegränser, som en för sjöfartsavgiftssakkunniga gjord undersökning i ämnet utvisar¹ och sedan överfört de sålunda er-

¹ Se sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande sid. 173.

hållna procenttalen på det tonnageunderlag, som för de sakkunnigas räkning beräknats för år 1927. För utfående av önskat belopp i tonnageavgift skulle öretalet per ton totalt brutto vid 6 (resp. 3) betalningar bli 4 öre för lotsdelen och 5 öre för fyrdelen eller tillhoppa 9 öre. Vid 8 (resp. 4) betalningar skulle öretalen bli 3·5 och 4·5, summa 8 öre, samt vid 10 betalningar resp. 3 och 4, summa 7 öre.

De sakkunniga hava ansett, att man för att ernå någon egentlig verkan av ifrågasvarande modifikation vore nödsakad att utsträcka betalningarna till åtminstone 8 (resp. 4) gånger. De hava dock ifrågasatt, om härigenom skulle vinnas sådana fördelar, att de motsvarade förlusten av vad som avsetts med avgiftens koncentration till 4 (resp. 2) betalningar.

I provdebiteringsmaterialet äger man nu ett mera tillförlitligt material för beräkning av avgiftssatser vid olika befrielsegränser för tonnageavgiften. De tonnagesummor av svenskt brutto, på vilka avgiftssatserna skola beräknas, äro följande:

Beräknat avgiftspliktigt svenskt brutto vid olika befrielsegränser.

Avgiftsbefrielse efter	Svenskt brutto
2 betalningar	9 072 890
4 " 	14 404 060
6 " 	18 160 271
8 " 	21 089 277
10 " 	23 590 377

Om man på grundval av dessa tonnagesiffror och de önskade beloppen av tonnageavgift för såväl lots- som fyrdelen av den nya avgiften beräknar de avgiftssatser, som framkomma efter de olika alternativen för tonnageavgiftens begränsning, erhåller man följande siffror:

Beräknade tonnageavgiftssatser.

Avgiftsbefrielse efter	Noggrant beräknade		Avrundade belopp		
	Lotsdelen	Fyrdelen	Lotsdelen	Fyrdelen	S:a
	öre	öre	öre	öre	öre
2 betalningar	7·72	9·37	7·5	9·5	17·0
4 " 	4·86	5·90	5·0	6·0	11·0
6 " 	3·85	4·68	4·0	5·0	9·0
8 " 	3·32	4·03	3·5	4·0	7·5
10 " 	2·97	3·60	3·0	3·5	6·5

De framräknade avgiftssatserna överensstämman i stort sett med de av de sakkunniga beräknade. Siffrorna utvisa, att en utsträckning av betalningsplikten för tonnageavgift till 8 eller 10 resor skulle erfordras, för att avgiftssatserna skulle sjunka i sådan grad, att minskningen bleve av större betydelse. Ekonomisk fördel av en utvidgning av gränserna för tonnageavgiftens betalning skulle emellertid endast de fartyg erhålla, som verkställt högst så många resor under året, som enligt huvudförslaget äro avgiftsbelagda, alltså 4 (resp. 2 för segelfartyg). Det må också framhållas, att provdebiteringen av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift¹ utvisat, att utsträckningen av betalningsplikten till 6, 8 eller 10 resor medför en icke obetydlig förskjutning av den totala avgiftsbördan från utländska till svenska fartyg, då ett vida större tonnage av utländska fartyg än av svenska besöker vårt land blott 1 à 2 gånger.

Den fördel ur debiterings- och uppbördssynpunkt, som en stark koncentration av tonnageavgiftsbetalningen medför, synes knappast vara av större betydelse, då

¹ Se ovan anförda betänkande sid. 38—41.

ju tonnageavgiften blott är en del av lots- och fyravgiften och lastavgift alltid måste debiteras och uppbäras, så snart utrikes last lossas eller lastas.

3. Avgiftssatser enligt vissa alternativ, avseende att göra den allmänna avgiften till lotsinrättningen beroende av längden av de passerade farlederna.

Lotsförfattningssakkunniga hava med anlitande av tillgängligt statistiskt material gjort vissa överslagsberäkningar rörande avgiftssatser för lotsinrättningens andel av lots- och fyravgiften under förutsättning av en gruppindelning av hamnarna efter följande grunder:

grupp	I	infartsleden	högst	5 lat.-min.
»	II	»	över	5 t. o. m. 15 lat.-min.
»	III	»	»	15 » 25 » »
»	IV	»	»	25 lat.-min.

De sakkunniga hava härvid funnit, att de beträffande tonnageavgiften skulle kunna räkna med 3 öre för den lägsta gruppen och med en successiv höjning upp till 6 öre för den högsta gruppen samt att lastavgiften skulle bli omkring 2 öre upp till 4 öre för de olika grupperna.

Uppdelningen av hamnar och lastageplatser på de olika grupperna skedde med ledning av gällande lotsledsförteckning. I de fall, då flera infartsleder funnos till en hamn, blev den kortaste leden, i den mån densamma var lotsled av större betydelse, avgörande för vederbörande hamns placering i viss hamngrupp. Hamnar vid Göta älv och Trollhätte kanal samt vid Väneren och Vättern hänfördes till samma grupp som Göteborg. Hamnar vid Mälaren blevo sjölvfallet förda till gruppen med den längsta infartsleden.

Uppgiftsmaterialet beträffande den verkställda uppdelningen av hamnarna eller riktigare fartygs- och varutrafiken i desamma har utgjorts av sjöfartsstatistikens siffror över den totala fartygstrafiken i nettoton räknat samt varutrafiken omräknad i viktton. Man har måst förutsätta, att det avgiftspliktiga tonnaget fördelar sig på de olika hamngrupperna på samma sätt som den direkta sjöfarten på utlandet samt att den totala utrikes varutrafiken fördelar sig såsom trafiken i de hamnar och lastageplatser, som äga av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Uppgiftsmaterialet hänför sig till år 1927.

Det är uppenbart, att man genom provdebiteringsmaterialet erhåller en mycket säkrare grund att bygga avgiftsberäkningen på än det nyss omnämnda materialet. Emellertid krävdes ett mycket omfattande kompletteringsarbete för att man skulle få materialet i sådant skick, att det kunde ge tillräcklig specifikation och i övrigt de upplysningar, som man behövde.

Då det här gällde att fördela hamnar och lastageplatser med hänsyn till infartsledernas längd, hade man att utgå ifrån föreliggande författningsförslags bestämmelser. Lotsförfattningssakkunniga ha i sitt förslag till lotsförordning icke tagit upp några bestämmelser rörande lots- och fyravgiftens utgående och uppbörd. Förslaget bygger på sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag rörande fyr- och båkavgift. I dessa sakkunnigas förslag till lydelse av lotsförordningens § 49 skall tonnageavgiften erläggas å den ort, där tullklarering först verkställs, både vid fartygs inkommande och utgående, varemot lastavgiften skall erläggas till tullförvaltningen å lossnings- och lastningsorten eller till den tullförvaltning, inom vars distrikt lossning eller lastning äger rum. För gods, som ur fartyg omedelbart omlastas i annat fartyg för befordran till annan inrikes ort, skall lastavgiften erläggas till tullförvaltningen å omlastningsorten.

Då lossning och lastning kan förekomma på vida flera ställen än sådana, för vilka lotsledslängden finnes upptagen i lotsledsförteckningen, och då vidare denna förteckning icke anger den faktiska längden av lederna, utan vissa avrundningar

av särskilt stor betydelse beträffande de korta infartslederna förekomma, visade det sig nödvändigt att erhålla uppgifter rörande den verkliga lots- eller infartsledens längd till varje hamn och lastageplats, där utrikes fartygs- och varutrafik ägde rum under undersökningsåret 1929. Efter konferens med de sakkunniga anhöll kommerskollegium hos lotsstyrelsen, att styrelsen måtte införskaffa sådana uppgifter rörande lotsledernas verkliga längd i distans- (eller latitud-)minuter. Härvid anhölls om särskilda uppgifter beträffande längden till viss medelpunkt i varje hamn och dessutom till hamnområdets gräns. Ett omfattande material inhämtades på detta sätt av lotsstyrelsen och överlämnades till collegium.

Medan denna undersökning pågick, verkställdes inom kommerskollegium en bearbetning av provdebiteringsmaterialet med fördelning på tulldistrikt och tullplatser med så stor specifikation, som materialet medgav. Fördelningen av tonnaget gällde blott det enligt förslaget avgiftspliktiga tonnaget, d. v. s. de fyra första klareringarna (för segelfartyg de två första) och för varje resa inklareringen till första inklareringshamn och utklareringen från första utklaringshamn. Tonnageavgift skall ju enligt förslaget uppbäras endast där och icke under alla »via-resorna».

Materialet innehöll emellertid icke tillräcklig specifikation för här ifrågavarande ändamål. Man behöver endast nämna, att i vissa stora tulldistrikt såsom Sundsvalls och Härnösands endast finnes en tullkammare för klarering och inga underlydande tullstationer, för att detta skall framstå med önskvärd tydlighet. Provdebiteringsmaterialet innehöll alltså ingen specifikation för dessa distrikt. Då som bekant ett stort antal sågverk och pappersmassefabriker med egna lastageplatser ligga långt upp utefter älvmyningarna och alltså betydande differenser förefinnas i längden av inloppslederna till desamma, blev det nödvändigt att införskaffa ett kompletterande material för att få trafiken specificerad.

Härvid användes i första hand de statistiska uppgifter, som kommerskollegium för varje år erhåller från alla hamnar och lastageplatser med av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Men ej heller detta material var tillfyllest. Kompletterande uppgifter införskaffades därför genom generaltullstyrelsen beträffande den utrikes fartygs- och varutrafiken år 1929 i de lastageplatser, vilkas lotsleder ägde en från den distansgrupp, till vilken vederbörande tullkamarort hörde, avvikande längd och rörande vilka platser man icke förut ägde uppgift om trafiken.

Vid fixerandet av gränserna för distans- eller hamngrupperna visade det sig önskvärt att icke strängt hålla sig till de av de sakkunniga angivna grupperna. En uppdelning verkställdes sålunda av de sakkunnigas båda yttergrupper, så att gruppen högst 5 latitudminuter särskildes i två grupper: en om högst 2 latitudminuter och en om över 2 t. o. m. 5 latitudminuter, och så att gruppen över 25 latitudminuter uppdelades i två grupper: över 25 t. o. m. 35 latitudminuter och över 35 latitudminuter. Hamnar vid Göta älv och Trollhätte kanal samt vid Väneren och Vättern räknades till samma grupp som Göteborg. Hamnarna ha genomgående hänförts till viss grupp, räknat efter den kortaste lotsledsdistansen dit eller därifrån. Lotslederna ha alltigenom räknats ut till sjöss eller från sjön. I de fall, då lotsbyte äger rum, har räknats med de sammanlagda lotsledernas längd.

En sammanställning av det sålunda bearbetade materialet meddelas å sid. 13—14.

Till densamma må anmärkas, att exempelvis beteckningen 2-1—5 latitudminuter betyder, att gruppen omfattar hamnar och lastageplatser med en lotsled av över 2 t. o. m. 5 latitudminuters längd. Samma beteckningssätt har använts i efterföljande sammanställningar i texten.

Sedan avgiftsunderlaget, fartygstön (svenskt brutto) och godstön, fördelats på grupperna, verkställdes en sammanfattning, vilken framgår av tablån å sid. 15.

Avgiftsunderlag för lots- och fyavgift enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag med fördelning på tullanstalter och efter längden av lotsleden till de hamnar och lastageplatser, där utrikes fartygs- eller varutrafik ägt rum år 1929.

Tullanstalter	Lotsledens längd Distansgrupper Latitudminuter	Inklarerade fartyg		Utklarerade fartyg	
		Avgifts- pliktigt brutto	Godston	Avgifts- pliktigt brutto	Godston
Haparanda	15·1 — 25	50	136	—	5 037
Seskarö	15·1 — 25	6 965	3 329	8 710	16 508
Nederkalix	15·1 — 25	44 927	10 983	38 835	139 170
	25·1 — 35	—	—	7 544	27 103
Luleå	15·1 — 25	301 250	66 265	237 565	2 481 229
	25·1 — 35	—	—	67 290	56 000
Piteå	5·1 — 15	—	—	2 680	9 825
	15·1 — 25	61 473	12 881	60 856	248 015
Skellefteå	2·1 — 5	108 094	21 320	96 406	429 837
	5·1 — 15	—	—	13 424	55 156
Sikeå	— 2	—	—	830	7 384
	2·1 — 5	2 612	1 839	2 020	17 098
	5·1 — 15	4 642	3 163	4 744	39 469
Umeå	2·1 — 5	—	—	400	2 610
	5·1 — 15	42 220	39 291	44 814	316 378
Mo och Hörnefors	5·1 — 15	50 358	7 676	51 565	172 911
Örnsköldsvik	2·1 — 5	14 007	17 037	18 895	68 860
	5·1 — 15	43 672	53 514	67 224	184 763
Härnösand	2·1 — 5	48 980	32 344	447	972
	5·1 — 15	35 205	23 258	92 325	452 628
	15·1 — 25	102 557	66 812	97 444	477 617
Sundsvall	5·1 — 15	186 849	277 371	209 500	992 860
	15·1 — 25	—	—	1 379	6 092
Stocka	2·1 — 5	3 080	8 012	5 637	45 941
Hudiksvall	2·1 — 5	—	—	2 390	8 678
	5·1 — 15	55 331	54 596	56 975	225 874
Söderhamn	2·1 — 5	—	—	1 000	2 175
	5·1 — 15	150 572	84 455	150 610	328 090
Ljusne	5·1 — 15	50 887	55 615	49 701	172 875
Norrundet	5·1 — 15	11 695	16 919	13 802	88 886
Gävle	5·1 — 15	214 012	490 478	228 122	730 532
Skutskär—Harnäs	5·1 — 15	67 269	22 024	69 711	146 076
Öregrund	5·1 — 15	926	5 676	445	3 575
Grisslehamn	5·1 — 15	62 571	40 780	63 174	134 684
Norrälje	15·1 — 25	3 568	2 188	4 611	4 078
Furusund	15·1 — 25	77	425	—	—
Stockholm	25·1 — 35	171 700	146 690	118 100	39 779
	35·1 —	818 759	2 057 492	951 758	471 198
Uppsala	35·1 —	758	2 469	1 456	5 048
Västerås	35·1 —	13 904	124 337	15 187	45 490
Eskilstuna	35·1 —	81	643	151	222
Södertälje	15·1 — 25	1 635	6 843	—	—
	25·1 — 35	4 373	18 175	6 170	16 261
Nynäshamn	5·1 — 15	14 025	19 890	13 192	—
Visby	— 2	128 639	43 993	124 420	5 593
Kappelshamn	5·1 — 15	6 320	3 139	3 766	35 590
Fårösund	2·1 — 5	14 854	40	13 911	88 019
Kylle	2·1 — 5	21 483	36	27 214	137 134
	5·1 — 15	9 076	10 498	300	468
Slite	2·1 — 5	30 045	45 352	29 936	32 310
Ronehamn	2·1 — 5	526	1 438	423	120
Burgsvik	2·1 — 5	345	1 209	732	441
Klinto	2·1 — 5	1 392	2 028	1 392	696
Nyköping	5·1 — 15	330 600	286 762	344 387	1 775 149
	15·1 — 25	10 251	8 908	1 940	9 567
Norrköping	25·1 — 35	7 245	16 045	13 335	17 158
	35·1 —	194 275	429 263	201 624	256 781

Tullanstalter	Lotsledens längd Distansgrupper Latitudminuter	Inklarerade fartyg		Utklarerade fartyg	
		Avgifts- pliktigt brutto	Godston	Avgifts- pliktigt brutto	Godston
Mem	25·1 — 35	59	151	130	3 577
Linköping	25·1 — 35	429	942	471	628
Motala	25·1 — 35	263	1 848	690	3 204
Valdemarsvik	5·1 — 15	1 060	5 316	700	6 223
Västervik	5·1 — 15	46 814	43 599	35 313	101 457
	15·1 — 25	5 320	4 972	15 235	44 114
Figeholm	2·1 — 5	1 665	110	1 919	5 237
Oskarshamn	2·1 — 5	43 300	103 934	47 981	112 530
Mönsterås	5·1 — 15	144	315	886	6 860
Kalmar	— 2	120 367	184 368	105 718	37 940
	2·1 — 5	—	—	2 250	1 682
	5·1 — 15	—	—	3 705	2 842
Borgholm	— 2	1 237	2 025	1 539	2 131
Degerhamn	— 2	2 976	11 190	2 323	60
Mörbylånga	— 2	1 540	5 220	1 733	898
Bergkvara	— 2	2 167	1 246	1 631	6 838
Karlskrona	2·1 — 5	—	—	2 685	7 879
	5·1 — 15	17 741	82 649	13 890	40 943
Ronneby	2·1 — 5	22 760	45 267	21 833	45 192
Karlshamn	2·1 — 5	98 622	146 211	94 883	100 735
	5·1 — 15	—	—	3 110	3 348
Sölvesborg	2·1 — 5	16 424	49 059	18 672	19 760
Åhus	2·1 — 5	49 114	125 145	60 488	8 802
Simrishamn	— 2	4 202	19 896	4 145	1 042
Skillinge	— 2	436	3 394	436	200
Ystad	2·1 — 5	49 606	129 959	45 213	7 326
Trälleborg	— 2	56 386	231 412	38 911	115 065
Skanör	— 2	1 086	—	557	1 825
Klagshamn	— 2	14 006	22 328	9 893	18 099
Malmö—Limhamn	— 2	152 891	182 158	146 455	131 669
Malmö	— 2	375 761	870 608	362 057	237 126
Lomma	— 2	517	76	—	—
Barsebäck	— 2	958	2 081	656	324
Landskrona	— 2	80 700	187 081	75 632	25 791
Ven (Kyrkbacken och Ålabodarna)	— 2	1 559	452	—	—
Hälsingborg—Råå	— 2	56 673	105 348	51 226	88 087
Hälsingborg	— 2	175 191	386 397	166 689	249 215
Höganäs och Mölle	— 2	18 400	6 821	15 499	30 506
Halmstad	— 2	60 236	194 979	61 532	109 898
Falkenberg	2·1 — 5	6 520	26 768	6 546	3 468
Varberg	2·1 — 5	19 338	84 464	16 956	7 284
Göteborg	5·1 — 15	1 946 498	2 209 538	1 915 380	1 535 928
Lidköping	5·1 — 15	4 536	31 281	4 189	1 344
Karlstad	5·1 — 15	10 520	117 702	13 120	167 236
Kristinehamn	5·1 — 15	13 045	122 727	17 297	126 114
Jönköping	5·1 — 15	848	2 088	482	456
Marstrand	2·1 — 5	1 076	416	467	1
Uddevalla	25·1 — 35	23 813	78 599	23 993	6 313
Lysekil	2·1 — 5	880	57	195	9
	5·1 — 15	40 855	11 593	107 681	353 728
	15·1 — 25	49 054	14 366	190	280
Smögen	2·1 — 5	12 600	120	14 175	66 601
	5·1 — 15	25 305	210	17 513	160 080
Hunnebostrand	2·1 — 5	1 944	—	984	9 230
	5·1 — 15	2 690	—	1 360	12 547
Strömstad	5·1 — 15	33 248	1 709	39 802	133 177
Krokstrand	5·1 — 15	10 683	—	10 781	43 418
Boråsgården	15·1 — 25	4 946	—	4 946	7 657
Hälle	15·1 — 25	7 035	111	639	6 053
Summa		7 150 179	10 501 943	7 253 881	15 255 977

Avgiftsunderlag för beräkning av lots- och fyravgift, differentierad med hänsyn till längden av infartslederna till hamnarna.

Distansgrupper Lat.-minuter	Avgiftpliktigt svenskt brutto	Godston
— 2	2 427 840	3 530 764
2'1 — 5	1 105 317	2 072 792
5'1 — 15	7 155 887	12 685 312
15'1 — 25	1 071 458	3 643 636
25'1 — 35	445 605	432 473
35'1 —	2 197 953	3 392 943
Summa	14 404 060	25 757 920

Då sålunda avgiftsunderlaget förelåg fördelat på de olika grupperna, gällde det att på grundval av detsamma beräkna avgiftssatser.

En förutsättning för denna beräkning var bestämmandet av spännvidden mellan yttergrupperna. I detta avseende har det ansetts, att man lämpligen borde välja den spännvidd, som lotsförfattningssakkunniga räknat med. I de sakkunnigas beräkningar ha de högsta avgiftssatserna ej satts högre än till dubbla beloppet av de lägsta.

Det är givetvis svårt att rätt avväga ifrågavarande spännvidd. Visserligen är avsikten med avgiftssatsernas differentiering att verkställa en anpassning efter graden av utnyttjandet utav lotsinrättningen. Men det har ansetts, att denna icke kommer till uttryck endast i lotsledernas längd. Själva tillgången till lots utgör en faktor att räkna med, vilken är oberoende av lotsdistanserna. I viss mån sammanhängande härmed är den tid, som åtgår för lotsens inställelse, vilken tid också är relativt oberoende av lotsdistanserna. Emellertid har det ansetts, att hänsyn även borde tagas därtill, att den ena delen av den allmänna avgiften, tonnageavgiften, blott skall utgå vid ett fåtal hamnbesök under ett kalenderår samt att den endast skall erläggas i första in- och utklaringshamn under de avgiftsbelagda resorna in till resp. ut från landet. På grund av den inverkan av tillfälligheter, som härav kan uppstå, har det ansetts riktigast, att ovannämnda spännvidd hålles inom snäva gränser. En annan synpunkt är den, att avgiftens andra del, lastavgiften, kan variera mycket starkt till sitt belopp, beroende på storleken av den lossade och lastade lastens kvantitet. Det har syntts vara av vikt, att avgiftsbeloppen på grund av att flera faktorer kunna samverka i viss riktning icke bli så stora, att de komma att verka tyngande på viss trafik. Det är sålunda flera skäl, som tala för att spännvidden mellan de högsta och lägsta avgiftssatserna vid en differentiering efter lotsledslängden ej bör göras stor.

Det är givet, att man kan välja en annan spännvidd. Genom den valda ernår man nu endast en mycket ofullkomlig anpassning av avgiften till lotsinrättningen (och eventuellt även av fyr- och båkavgiften) efter den nytta, fartygen ha av denna inrättning. Avgiften vid anlöpandet av en hamn med 40 gånger så lång lotsled som en annan blir ju endast dubbelt så hög som vid anlöpandet av sistnämnda hamn.

Går man ut ifrån ovannämnda förutsättning beträffande spännvidden samt det uppbördsbelopp och de distansgrupper, som de sakkunniga räknat med, gör man vidare lastavgiftssatsen genomgående hälften så hög som tonnageavgiftssatsen och låter progressionen i avgiftssatserna bli någorlunda jämn utan att använda andra delar av ören än $\frac{1}{2}$ och $\frac{3}{4}$, så erhåller man följande avgiftssatser för lots- och fyravgiftens lotsdel:

Lots- och fyravgiftens lotsdel.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift öre	Lastavgift öre
— 5	3'50	1'75
5'1 — 15	5'00	2'50
15'1 — 25	6'00	3'00
25'1 —	7'00	3'50

Med tillämpning av dessa avgiftssatser på 1929 års trafik får man följande uppbördsbelopp:

Beräknad uppbörd av lots- och fyravgiftens lotsdel.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.
— 5	123 660:50	98 062:23	221 722:73
5'1 — 15	357 794:35	317 132:80	674 927:15
15'1 — 25	64 287:48	109 309:08	173 596:56
25'1 —	185 049:06	133 889:56	318 938:62
Summa	730 791:39	658 393:67	1 389 185:06

Det beräknade uppbördsbeloppet blir c:a 10,800 kr. mindre än det önskade (1 400 000 kr.). Vidare befinnes, att uppbörden av tonnageavgift skulle ge ett större belopp än uppbörden av lastavgift.

Om man på samma sätt differentierar fyr- och båkgiften, d. v. s. lots- och fyravgiftens fyrdel, erhåller man följande avgiftssatser:

Lots- och fyravgiftens fyrdel.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift öre	Lastavgift öre
— 5	4'50	2'25
5'1 — 15	6'00	3'00
15'1 — 25	8'00	4'00
25'1 —	9'00	4'50

Tillämpas dessa avgiftssatser på 1929 års trafik, erhållas följande beräknade uppbördssummor:

Beräknad uppbörd av lots- och fyravgiftens fyrdel.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.
— 5	158 992:07	126 080:01	285 072:08
5'1 — 15	429 353:22	380 559:36	809 912:58
15'1 — 25	85 716:64	145 745:44	231 462:08
25'1 —	237 920:22	172 143:72	410 063:94
Summa	911 982:15	824 528:53	1 736 510:68

Uppbördsbeloppet blir c:a 36,500 kr. större än det önskade (1 700 000 kr.).

Sammanlår man lots- och fyrdelarna till hela lots- och fyravgiften, erhåller man följande avgiftssatser:

Lots- och fyravgift.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift öre	Lastavgift öre
— 5	8'0	4'0
5'1 — 15	11'0	5'5
15'1 — 25	14'0	7'0
25'1 —	16'0	8'0

Den beräknade uppbörden (3 125 695: 74 kr.) överensstämmer mycket nära med den önskade (3 100 000 kr.).

En differentiering av lots- och fyravgiftens lotsdel på sex distansgrupper i stället för fyra ger följande avgiftssatser:

Lots- och fyravgiftens lotsdel.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift öre	Lastavgift öre
— 2	4'00	2'00
2'1 — 5	4'50	2'25
5'1 — 15	5'00	2'50
15'1 — 25	6'00	3'00
25'1 — 35	7'00	3'50
35'1 —	8'00	4'00

Det är anmärkningsvärt, att avgiftssatserna för yttergrupperna enligt detta alternativ bli högre än enligt alternativet med blott fyra grupper (tonnageavgift 4—8 öre mot 3.5—7 öre). Detta beror i första hand därpå, att de båda mellangrupperna, på vilka faller mer än hälften av avgiftsunderlaget och -uppbörden, äga samma avgiftssatser enligt de båda alternativen, vidare beror det därpå att grupperna 2.1—5 och 25.1—35 latitudminuter äro svagt företrädda genom relativt små siffror för bruttoton och lastton. Slutligen sammanhänger också det ovan nämnda förhållandet därmed, att den beräknade avgiftsuppbörden enligt alternativet med sex distansgrupper blir omkring 70 500 kr. högre än den önskade uppbörden (jfr tabllån nedan), under det att den beräknade uppbörden enligt alternativet med blott fyra distansgrupper blir c:a 10 800 kr. mindre än den önskade. Förändringen från fyrgruppsalternativet till sexgruppsalternativet blir alltså ofördelaktig för yttergrupperna. Detta kan anses vara olämpligt. Bättre avvägda avgiftssatser torde emellertid icke kunna uppnås på annat sätt än att man antingen räknar med andra decimaler av ören än $\frac{1}{2}$ och $\frac{1}{4}$ eller förändrar gruppgränserna.

De beräknade uppbördsbeloppen med tillämpning av ovanstående avgiftssatser äro följande:

Beräknad uppbörd av lots- och fyravgiftens lotsdel.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.
— 2	97 113: 60	70 615: 28	167 728: 88
2'1 — 5	49 739: 27	46 637: 82	96 377: 09
5'1 — 15	357 794: 35	317 132: 80	674 927: 15
15'1 — 25	64 287: 48	109 309: 08	173 596: 56
25'1 — 35	31 192: 35	15 136: 56	46 328: 91
35'1 —	175 836: 24	135 717: 72	311 553: 96
Summa	775 963: 29	694 549: 26	1 470 512: 55

Utsträcket differentieringen att avse ej blott lotsdelen utan även fyrdelen av lots- och fyravgiften, så att den gäller hela avgiften, erhållas följande avgiftssatser:

Lots- och fyravgift.

Distansgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift öre	Lastavgift öre
— 2	9'0	4'5
2'1 — 5	10'0	5'0
5'1 — 15	11'0	5'5
15'1 — 25	13'0	6'5
25'1 — 35	15'0	7'5
35'1 —	18'0	9'0

Den beräknade uppbörden med tillämpning av dessa avgifter skulle bliva:

Beräknad uppbörd av lots- och fyravgift.

Distanmgrupper Lat.-minuter	Tonnageavgift kr.	Lastavgift kr.	Summa kr.
— 2	218 505: 60	158 884: 38	377 389: 98
2'1 — 5	110 531: 70	103 639: 60	214 171: 30
5'1 — 15	787 147: 57	697 692: 16	1 484 839: 73
15'1 — 25	139 289: 54	236 836: 34	376 125: 88
25'1 — 35	66 840: 75	32 435: 48	99 276: 23
35'1 —	395 631: 54	305 364: 87	700 996: 41
Summa	1 717 946: 70	1 534 852: 83	3 252 799: 53

Det beräknade uppbördsbeloppet blir i detta fall c:a 153 000 kr. större än det önskadet (3 100 000 kr.).

En granskning av uppgifterna å sid. 13—14 rörande avgiftsunderlaget för olika tulldistrikt och hamnar ger vid handen, att proportionen mellan avgiftspliktigt tonnage och avgiftspliktigt gods varierar högst väsentligt på olika orter liksom även proportionen mellan inklarerad och utklarerad last. Det är ett känt förhållande, att våra norrlandshamnar i regel äro exporthamnar, medan våra sydsvenska och kanske främst de skånska hamnarna äro övervägande importhamnar. Vissa hamnar, exempelvis Göteborg, äro i mycket hög grad första in- och utklareringshamn och äga bl. a. därför ett ganska stort avgiftspliktigt tonnage. I fråga om Göteborg är emellertid även lasten mycket stor både vad importen och exporten beträffar.

Det är uppenbart, att dessa förhållanden äro av stor betydelse för storleken av de belopp, som på dessa olika landsändar och orter skulle uppbäras i statlig sjöfartsavgift av föreslagen typ. En differentiering av denna avgift kan också självfallet antingen accentuera eller utjämna en fördelaktig eller ofördelaktig fördelning av tonnage- och lastkvantiteterna. För närvarande spelar lasten ingen roll för avgiftsbeloppens storlek.

Ser man icke på de enskilda tulldistrikten och hamnarna utan på grupperna, finner man, att proportionen mellan uppbördsbeloppen av tonnageavgift och lastavgift blir mycket olika. För de hamnar, som äga en infartsledslängd av 25.1—35 latitudminuter, blir belastningen med lastavgift blott hälften så stor som belastningen med tonnageavgift, medan för de hamnar, som äga en infartsledslängd av 15.1—25 latitudminuter, lastavgiftsbelastningen blir omkring dubbelt så stor som tonnageavgiftsbelastningen. För hamnar med korta infartsleder om t. o. m. 5 latitudminuter väger belastningen med de olika avgiftsdelarna tämligen jämnt.

Beträffande frågan om differentiering av lots- och fyravgiften med hänsyn till längden av infartslederna till hamnarna — avseende avgiftens lotsdel — anföra lotsförfattningssakkunniga: »Om med denna anordning av avgiften skulle bibehållas regeln, att tonnageavgift vore att betala blott visst antal gånger (4 resp. 2), skulle den tillfälligheten, om ett fartyg under sina första utrikesresor under året anlöpte hamnar med kort eller lång infartsled, hava en betydande inverkan på avgiftsbelastningen. Det bleve därför nödvändigt att föreskriva ett visst minimum i ören för tonnageavgiften, exempelvis sålunda, att tonnageavgift skulle för kalenderår upphöra när, oavsett i vilka hamnar, visst sammanlagt öresbelopp erlagts, dock att, om resorna faktiskt gällt hamnar, där två resor in och ut föranledde högre betalning än sådant fastställt öresbelopp, det högre beloppet likväl skulle utgå.»

En undersökning av betydelsen och verkningarna av nyssnämnda förhållanden har ansetts vara alltför tidskrävande. Kollegium har också ansett, att det arbete och de kostnader, den skulle medföra, icke komme att stå i proportion till resultatets värde.

Avgiftsbelastningen och det föreslagna avgiftssystemets ekonomiska verkningar för fartyg av skilda slag och i olika fart.

1. Inledning.

De undersökningar rörande avgiftsbelastningen enligt det föreslagna nya avgiftssystemet, som lotsförfattningssakkunniga verkställt, hava som ovan nämnts gällt blott ett fåtal fartyg. De slutsatser, som synas kunna dragas ur det tillgängliga materialet, måste därför vara mindre säkra.

De sakkunniga funno, att vid tillämpningen av de föreslagna nya grunderna beträffande *avgifterna till lotsinrättningen* avgiftsbelastningen för de 40 undersökta fartygen skulle i sin helhet utgöra c:a 87 % av motsvarande avgifter enligt gällande grunder. 8 fartyg skulle få högre avgifter än enligt nuvarande bestämmelser, medan de övriga 32 skulle få lägre sådana. Undersökningen utsträcktes till *avgifterna för fyrinrättningen*, vilka i enlighet med sjöfartsavgiftssakkunnigas beräkningar och förslag skulle minskas med 50 %. I genomsnitt visade sig detta också bliva fallet. Icke något av de 40 fartygen skulle enligt det nya systemet få höjda sådana avgifter. Beträffande slutligen *de sammanlagda avgifterna till lots- och fyrinrättningen* funno de sakkunniga, att den genomsnittliga avgiftsbelastningen för de 40 fartygen skulle utgöra 70 % av den nuvarande. Endast ett fartyg skulle erhallå högre avgifter.

I fråga om anledningen till ökningen i avgifterna till lotsinrättningen i 8 fall anförde de sakkunniga, att denna i allmänhet syntes vara att söka däri, att fartygen fört tungt gods, såsom malm eller kol, och därvid i stor utsträckning haft fulla laster. De fartyg, som visat den största minskningen, vore sådana, som gjort ett större antal besök i Sverige, haft jämförelsevis ringa last (i viktton) eller gått i barlast eller företagit s. k. mellanresor eller delvis gått i inrikestrafik. I många fall hade naturligen flera sådana faktorer samverkat.

De sakkunniga ansågo, att man att döma av den gjorda utredningen syntes beträffande lotsavgifterna enligt de föreslagna grunderna, särskilt om de såges i sammanhang med den föreslagna avgiften till fyrinrättningen, kunna säga, att de för sjöfarten vore tillfredsställande och att de innebure en i stort sett mera rationell fördelning av avgiftsbördorna å de särskilda fartygen än avgifterna enligt gällande grunder. Givetvis kunde icke undgås, att i vissa ytterlighetsfall en icke oväsentlig ökning i avgiftsbelastningen jämfört med nu rådande förhållanden komme till synes. Detta skulle särskilt inträffa med sådana fartyg, som blott en eller annan gång årligen besökte svensk hamn och därvid förde full last både in och ut, i all synnerhet om den eller de besökta hamnarna, såsom våra skånehamnar, låge vid öppen kust med åtföljande låga lotspenningar. I vissa fall kunde till ökningens storlek för visst fartyg den omständigheten bidraga, att det vore förhållandevis stor skillnad mellan fartygets brutto- och nettodräktighet. De sakkunniga ansågo emellertid, att sådana ytterlighetsfall vore tämligen sällsynta.

2. Avgifterna till lotsinrättningen.

Det ligger i sakens natur, att en undersökning av avgiftsbelastningen enligt det nya systemet jämfört med det gamla skall göras som en representativ undersökning. En undersökning byggd på hela provdebiteringsmaterialet skulle bli synnerligen omfattande.

**Avgiftsunderlag för och beräknad uppbörd av lotsavgifter enligt lotsförfattnings
för 198 svenska**

	Fartygens		Avgifts- pliktigt svenskt brutto. Summa för året	Inklarerad last ton	Utklarerad last ton	Summa last ton
	antal	svenska brutto				
I. Ång- och motorfartyg.						
A. Östersjö- och nordsjöfart.						
1. Lasttrafik.						
Linjefart	2	2 465	9 860	24 433	43 397	67 830
»	6	8 173	32 692	149 080	160 470	309 550
Trampfart	10	19 104	76 416	83 793	144 627	228 420
»	3	4 410	17 640	62 307	39 269	101 576
»	3	3 997	15 988	52 697	37 220	89 917
»	3	4 774	19 096	26 130	25 306	51 436
»	2	3 595	14 380	18 479	20 703	39 182
» (tung trafik)	21	98 947	395 788	166 590	837 715	1 004 305
2. Passagerartrafik						
»	2	2 147	8 588	491	10 059	10 550
»	4	15 483	61 932	14 194	70 566	84 760
Kustfart (linjefart)	12	7 033	28 132	44 815	25 855	70 670
B. Annan europeisk fart.						
1. Lasttrafik						
Linjefart	29	47 465	189 860	200 983	304 630	505 613
Trampfart	13	40 064	140 910	74 597	212 729	287 326
»	5	7 888	31 552	41 722	39 871	81 593
C. Oceanfart.						
1. Lasttrafik.						
Linjefart	21	88 424	312 664	59 816	151 670	211 486
»	9	32 948	123 218	74 121	99 588	173 709
»	14	71 172	242 965	33 753	77 851	111 604
»	16	66 228	264 912	206 818	195 131	401 949
2. Passagerartrafik						
»	5	52 306	209 224	42 625	52 613	95 238
Samtliga ång- och motorfartyg	180	576 623	2 195 817	1 377 444	2 549 270	3 926 714
II. Segelfartyg						
»	18	2 990	5 980	5 192	18 453	23 645
Totalsumma	198	579 613	2 201 797	1 382 636	2 567 723	3 950 359

Ur detta material ha utvalts 198 svenska fartyg tillhörande rederier med olika verksamhet. Alla viktigare grenar av sjöfart: linjefart och trampfart, lasttrafik och passagerartrafik, malmtransport, koltransport, trävarutransport, stycke gods- trafik m. m., östersjö- och nordsjöfart, annan europeisk fart och oceanfart, äro så- lunda representerade. Även segelsjöfarten samt kustfarten äro företrädde. Dock bör anmärkas, att undersökningen endast gäller svenska fartyg.

Ur provdebiteringsmaterialet ha utdrag gjorts på listor, där för varje fartyg

sakkunnigas förslag samt erlagda lotsavgifter enligt gällande grunder år 1929
fartyg.

Erlagda avgifter			Beräknade avgifter					Be- räknad summa i % av er- lagd
Lots- penningar	Hemvägs- ersättning	Summa	Lots- penningar	Allmän avgift till lotsinrättningen			Summa lotspennin- gar och allmän avgift till lotsinrättn. kr.	
				Tonnage- avgift	Last- avgift	Summa		
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	
9 823: 50	706: 10	10 529: 60	5 313: 00	493: 00	1 695: 75	2 188: 75	7 501: 75	71'2
26 726: 25	4 289: 35	31 015: 60	15 206: 00	1 634: 60	7 738: 75	9 373: 35	24 579: 35	79'2
33 075: 00	4 037: 90	37 112: 90	16 392: 00	3 820: 80	5 710: 50	9 531: 30	25 923: 30	69'8
7 980: 00	855: 45	8 835: 45	4 376: 00	882: 00	2 539: 40	3 421: 40	7 797: 40	88'3
5 340: 00	782: 15	6 122: 15	3 242: 00	799: 40	2 247: 93	3 047: 33	6 289: 33	102'7
5 188: 50	602: 10	5 790: 60	2 574: 00	954: 80	1 285: 91	2 240: 71	4 814: 71	83'1
4 287: 00	440: 75	4 727: 75	2 112: 00	719: 00	979: 55	1 698: 55	3 810: 55	80'6
43 251: 50	2 916: 60	46 168: 10	26 029: 00	19 789: 40	25 107: 63	44 897: 03	70 926: 03	153'6
2 826: 00	84: 50	2 910: 50	1 784: 00	429: 40	263: 75	693: 15	2 477: 15	85'1
7 136: 25	1 072: 50	8 208: 75	5 911: 00	3 096: 60	2 119: 00	5 215: 60	11 126: 60	135'5
5 087: 25	647: 65	5 734: 90	3 775: 00	1 406: 60	1 766: 88	3 173: 48	6 948: 48	121'2
89 545: 75	11 547: 50	101 093: 25	47 769: 00	9 493: 00	12 640: 33	22 133: 33	69 902: 33	69'1
26 143: 50	2 546: 15	28 689: 65	13 782: 00	7 045: 50	7 183: 15	14 228: 65	28 010: 65	97'6
10 152: 75	1 623: 15	11 775: 90	5 561: 00	1 577: 60	2 039: 83	3 617: 43	9 178: 43	77'9
36 075: 50	2 940: 60	39 016: 10	19 460: 00	15 633: 20	5 287: 15	20 920: 35	40 380: 35	103'5
28 844: 25	2 483: 65	31 327: 90	15 271: 00	6 160: 90	4 342: 73	10 503: 63	25 774: 63	82'3
12 013: 00	1 544: 45	13 557: 45	7 012: 00	12 148: 25	2 790: 10	14 938: 35	21 950: 35	161'9
65 646: 00	5 126: 20	70 772: 20	35 908: 00	13 245: 60	10 048: 73	23 294: 33	59 202: 33	83'7
9 754: 75	861: 65	10 616: 40	7 626: 00	10 461: 20	2 380: 95	12 842: 15	20 468: 15	192'8
428 896: 75	45 108: 40	474 005: 15	239 103: 00	109 790: 85	98 168: 02	207 958: 87	447 061: 87	94'3
1 869: 00	672: 85	2 541: 85	1 238: 00	299: 00	591: 18	890: 18	2 128: 18	83'7
430 765: 75	45 781: 25	476 547: 00	240 341: 00	110 089: 85	98 759: 20	208 849: 05	449 190: 05	94'3

antecknats dess samtliga hamnbesök särskilt för in- och utklarering under år 1929 i kronologisk ordning med angivande av datum, klareringsnummer (med hänsyn till avgörandet av vilka resor, som äro avgiftspliktiga för tonnageavgift), tonnage (svenskt netto, reducerat netto enligt resolution samt svenskt brutto), vidare fartygets last i viktton (import- och exportgods), erlagd fyr- och båkgift samt tonavgift (sistnämnda uppgifter erfordras för en senare del av undersökningen avseende avgifterna till fyrinrättningen).

Dessa listor översändes enligt överenskommelse till lotsstyrelsen, där ett synnerligen omfattande kompletteringsarbete verkställdes med ledning av lotsdagböckerna. Varje fartyg och resa efterforskades sålunda i dessa böcker, och anteckning gjordes rörande erlagda lotsavgifter (lotspenningar och hemvägsersättning) samt vidare rörande vilken taxa, som tillämpats, och det antal latitudminuter, för vilket lotsavgift erlagts. Uppgifterna infördes på nya listor, i vilka dessutom infördes anteckning rörande dagen för lotsning, lotsleden samt avgångs- resp. destinationsorter. Vidare upptogo listorna rubriker för angivande av taxenummer enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag till nya taxor samt beloppet av de lotspenningar, som skulle utgå enligt de nya taxorna.

De sistnämnda uppgifterna hava införts av kommerskollegium. Vad beträffar lotspenningbeloppen enligt det nya avgiftssystemet hava ju som ovan anmärkts lotsförfattningssakkunniga icke utarbetat någon lotsledsförteckning. De nuvarande taxorna 1, 2, 3, 4 och 5 motsvaras närmast av förslagens 1, 3, 5, 7 och 9, alltså av taxor med udda nummer. Inom collegium har med tillämpning av dessa nya taxor efter antalet latitudminuter för lotslederna samt fartygens svenska bruttototal beräknats de lotspenningar, som skulle erläggas enligt det nya systemet. Det bör understrykas, att samma antal latitudminuter, för vilket lotsavgifter erlagts enligt gällande taxor, lagts till grund för beräkningen av avgifter enligt de nya taxorna. Någon justering med hänsyn till de erhållna uppgifterna om lotsledernas verkliga längd har icke verkställts. Särskilt betydelsefullt är detta för de kortaste lotslederna. För närvarande beräknas lotspenningar för minst 4 latitudminuter även i det fall, då hamnen ligger vid öppna havet och alltså lotsledens längd är mycket obetydlig.

Avgiften till lotsinrättningen har beräknats efter 5 öre för fartygens svenska bruttototal under 4 klareringar (2 för segelfartyg) samt efter 2.5 öre per viktton av i utrikes fart lossad och lastad last. Summorna av föreslagna lotspenningar och avgift till lotsverket ha sedan uträknats i procent av motsvarande summor av enligt gällande bestämmelser utgående lotspenningar och hemvägsersättning. På detta sätt kan man avläsa avgiftsbelastningen enligt det nya systemet vid jämförelse med det gällande.

En sammanställning av det bearbetade materialet meddelas i tabellen å sid. 20—21. Det har ansetts lämpligt att sammanföra fartygen rederivis, i en del fall för flera rederier, för att en utjämnning av tillfälligheter skulle i någon mån äga rum men de förefintliga stora olikheterna ändock icke skulle försvinna i medeltal.

Rederierna ha ordnats gruppvis med hänsyn till den fart, i vilken fartygen huvudsakligen sysselsatts. Någon utmönstring av fartyg från en grupp och överflyttning till en annan har alltså icke skett, då några fartyg tillhörande visst rederi gått i annan fart än de övriga.

Den här ifrågavarande undersökningen omfattar som förut nämnts 198 svenska fartyg med ett sammanlagt tonnage av 579 613 bruttoton eller mer än $\frac{1}{3}$ av hela svenska handelsflottans tonnage och omkring 45 % av den del av detsamma, som under år 1929 gått i fart mellan svenska och utländska hamnar. Omkring 30 % av den utav svenska fartyg under år 1929 till och från riket förda import- och exportlasten, i ton räknat, kommer på de här utvalda fartygen. C:a 25 % av samtliga utav svenska fartyg under nämnda år i Sverige erlagda lotspenningar hava betalats av ifrågavarande fartyg. Det utvalda materialet torde alltså vara relativt representativt ifråga om fartygstrafiken mellan Sverige och utlandet — för vilken trafik för närvarande lotsplikt förefinnes, dock med vittgående undantag — även om vissa grupper av fartyg och trafik på grund av den starka splittningen i många fartygsenheter och på många rederier ej alls kunnat medtagas eller ej blivit vederbörligen företrädade. Materialet är emellertid ingalunda representativt för den rena inrikesfarten, ja ej ens för den kombinerade kust- och utrikesfarten i de fall, då lotsfrihet i allmänhet är rådande. I sistnämnda slag

av trafik förekomma säkerligen mycket stora olikheter mellan skilda fartyg och fartygsgrupper, beroende på olika omständigheter såsom bruttots förhållande till nettot, lastens storlek etc. Slutligen må understrykas, att utländska fartyg ej medtagits.

I anslutning till vad ovan anförts må framhållas, att då man går att av utredningsmaterialet draga slutsatser, måste man framför allt hålla i minnet, att det icke är givet, att i varje fall den lotstaxa kommer att tillämpas, som här legat till grund för beräkningarna av lotspenningarna, samt att jämförelsen av avgiftsbelastningen enligt de båda systemen bygger på den förutsättningen, att lots efter det nya systemets införande kommer att tagas i samma utsträckning som hittills.

I själva verket hänga dessa förutsättningar nära samman. Vad den sistnämnda beträffar är det givet, att vid införandet av lotsfrihet — som ju sakkunnigförslaget innebär — lots icke kommer att tagas i alla sådana fall, där lots nu använts eller lotsavgifter erlagts. De sakkunniga hava också räknat med att övergången till lotsfrihet skall medföra en viss nedgång i lotsningsfrekvensen. I anslutning till vissa av lotsförfattningskommitterade¹ verkställda undersökningar och gjorda uttalanden samt efter särskilda förfrågningar och överväganden hava lotsförfattningssakkunniga uttalat, att man torde i det hela såsom den sannolikaaste möjligheten kunna räkna med en nedgång i lotsningarnas antal med högst en tredjedel, medförande en minskning i lotspenninguppbörden med högst en tredjedel, sannolikt betydligt mindre. Detta under förutsättning av oförändrade grunder för lotsavgifternas utgående. Huru resultatet skulle utfalla under andra förhållanden härutinnan, kan, säga de sakkunniga, med än mindre säkerhet bedömas.

Det bör erinras därom, att de sakkunniga beräknat lotspenningarna till blott ungefär 50 % av de nu utgående i särskilt syfte att stimulera till tagande av lots. I vad mån den i många fall ganska kännbara nya avgiften till lotsinrättningen samt andra omständigheter komma att motverka denna stimulering, är givetvis svårt att säga.

Det bör vidare framhållas, att införandet av lotsfrihet säkerligen kommer att få mycket olika verkningar på lotsningsfrekvensen för fartyg av olika storlek, i olika fart och vid anlöpandet av olika hamnar, i sistnämnda fall särskilt beroende på farvattnets beskaffenhet. På grund av rådande ordning — som förutsättes bibehållen — att lotsarna hava andel i lotspenningarna (f. n. 40 %; enligt sakkunnigförslaget skola lotspenningarna helt tillkomma lotsarna, medan den allmänna avgiften går till lotsinrättningen) kommer också lotsningsfrekvensen, oförändrat taxeläge förutsatt, att inverka på lotsarnas inkomster. En stark nedgång i denna frekvens för vissa lotsplatser avses skola medföra en uppflyttning av lotsningarna i hithörande lotsleder till en högre lotstaxa.

Det är sålunda givet, att man icke kan bedöma, i vad mån vid övergång till lotsfrihet lots kommer att tagas eller icke tagas i varje särskilt fall, liksom ej heller med säkerhet, vilken lotstaxa som kommer att tillämpas. Här erinras om att de sakkunniga icke framlagt något förslag till lotsledsförteckning. Men även om ett sådant förslag föreläge, hindrade detta icke, att flyttningar till andra taxor verkställdes.

Vid utförandet av här ifrågavarande undersökning har man därför icke haft annat val av utgångspunkt än den förutnämnda. Man har räknat med de taxor, som närmast motsvara de gällande, samt därmed, att lots kommer att tagas i samma utsträckning som hittills, d. v. s. som under undersökningsåret 1929.

Huvudresultaten av undersökningen äro följande:

Summasiffrorna för samtliga undersökta fartyg visa, att avgiftsbelastningen i lotsavgifter enligt det nya systemet skulle bli omkring 94 % av belastningen enligt

¹ Sakkunniga för omarbetning av lotsförordningen, vilka tillkallades 1917 och 1921 avgävo ett den 4 december 1920 dagtecknat betänkande.

det gällande. Denna siffra är hög. Motsvarande siffra för de 40 fartyg, som de sakkunniga undersökt, är 87 %. Enligt sakkunnigförslaget skulle staten bidra med 50 % av lotsinrättningens kostnader mot nu 33 %, vadan sjöfartens bidrag skulle minskas från 67 till 50 %. Detta innebär, att den genomsnittliga avgiftsbelastningen efter det nya systemet skulle bli c:a 75 % av belastningen enligt det nuvarande systemet. Det belopp på 2.5 milj. kr., som enligt de sakkunnigas förslag skall uttagas av sjöfarten, utgör emellertid blott c:a 70 % av det år 1929 faktiskt erlagda beloppet av lotspenningar och hemvägsersättning, 3 588 655 kr. Man skulle alltså vänta sig en betydligt större minskning i avgiftsbelastningen i genomsnitt än vad ovannämnda siffra, 94 %, visar.

Av här föreliggande siffermaterial blir för endast *ett* rederi avgiftsbelastningen så låg som 69 % av den nuvarande, för ett annat stannar den vid 70 % och för ännu ett vid 71 %. Det måste finnas många sådana fall, och andra av ännu mindre avgiftsbelastning, för att genomsnittet skall kunna flyttas ned från det här funna 94 till 75 eller 70 %. Föreliggande material ger icke i och för sig någon ledning, var man har att söka de stora kategorier av sjöfart, som måste bli speciellt gynnade vid en övergång till det nya avgiftssystemet. Följande torde emellertid i detta avseende kunna anföras.

Att utländska fartyg komma att bli gynnade enligt det nya avgiftssystemet vid jämförelse med svenska fartyg är uppenbart. Enligt vad vissa för sjöfartsavgifts-sakkunniga verkställda utredningar givit vid handen äga nämligen de utländska fartygen i genomsnitt ett mindre brutto i förhållande till nettot än de svenska, varför de komma att erlagga förhållandevis låga tonnageavgiftsbelopp för lots- och fyravgiftens lotsdel och dessutom ofta torde få betala lotspenningar efter en lägre avgiftsklass (storleksgrupp för fartygen) än motsvarande svenska fartyg. Detta sammanhänger därmed, att de svenska fartygen äro byggda med särskild hänsyn till de svenska mättningsföreskrifterna. De utländska fartygen föra också enligt samma utredningar genomsnittligt mindre last per fartygstön än de svenska och komma därför att erlagga mindre lastavgiftsbelopp.¹ De gå även i barlast i vida större utsträckning än de svenska, i vilket fall de ej erlagga någon lastavgift och, försåvitt de redan erlagt tonnageavgift för samtliga beträffande denna avgiftsdel avgiftspliktiga resor, ej heller någon dylik avgift.

Tvenne andra grupper av fartyg komma tydligen att bli ännu mera gynnade vid övergång till det föreslagna nya avgiftssystemet: de fartyg, som taga lots utan samband med anlöpning av svensk hamn, samt de fartyg i inrikes sjöfart, som icke lossa eller lasta utrikesgods. Båda dessa kategorier av fartyg komma icke att erlagga den större delen av lotsavgifterna, den allmänna avgiften till lotsinrättningen, utan endast de relativt låga lotspenningarna, beräknade till blott c:a 50 % av de nu utgående.

En granskning av siffrorna i ovanstående tabell ger vid handen, att ett införande av det föreslagna avgiftssystemet på enbart lotsavgifterna skulle medföra mycket stora förändringar i avgiftsbelastningen. För de i utredningen medtagna rederierna utgöras ytterligheterna (för rederi, ej för särskilt fartyg) av 69.1 % och 192.8 %. Spänningen mellan dessa tal måste anses vara mycket stor. Gör man jämförelsen för enskilda fartyg, blir motsvarande spänning ännu större. Det lägsta talet för ett fartyg har befunnits utgöra 51 % och det högsta 353 %. Det är givetvis ett sammanträffande av flera omständigheter, vilka verka i samma riktning, som åstadkommer sådana ytterlighetsfall. Vad särskilt angår de fartyg, som bli hårdast belastade enligt det nya avgiftssystemet, beror systemets verkan därpå, att det är stora fartyg — det nya systemet innebär en skärpning av lotspenningarna, d. v. s. avgifterna för utförd lotsning, för de största fartygen — som äga ett stort brutto i förhållande till nettot, som endast verkställt några få resor, så att någon rabattering icke gjort sig gällande, och vilka slutligen fört mycken eller tung last.

¹ Sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande. Bil. E sid. 329—330 och bil. F sid. 346—347.

Av intresse är att konstatera, att proportionen mellan de beräknade lotspenningbeloppen och summorna av den oberoende av lotsning utgående allmänna avgiften till lotsverket är högst varierande. Ibland kan sistnämnda summa vara mer än dubbelt så hög som den förstnämnda. Även förhållandet mellan tonnageavgifts- och lastavgiftssummorna varierar starkt. Belastningen med tonnageavgift betyder ofta mer än man skulle tro. Man räknar i allmänhet med att tonnageavgiften är begränsad till 4 resor för maskindrivna fartyg och till 2 resor för segelfartyg. Men man tänker icke på att lasterna ofta äro små samt att avgiftssatsen för lastavgiften blott är hälften så hög per ton som avgiftssatsen för tonnageavgiften. I detta sammanhang kan nämnas, att viss tung trafik blir relativt hårt belastad — med över 50 % mer än under gällande system — men den ökade belastningen beror icke i så hög grad som man skulle förmoda på lastavgiften utan nästan lika mycket på tonnageavgiften, som blir hög på grund av fartygens relativt stora brutto. I detta fall betyder den allmänna avgiften till lotsverket vida mer än lotspenningarna.

I viss mån överraskande är den stora olikheten i avgiftsbelastning för passagerarfartygslinjerna. I ett fall erhålles så relativt låg belastning som 85 % av den gällande, i andra fall så hög som 136 resp. 193 % av densamma. Olikheterna bero väsentligen på lastkvantiteternas storlek. Anmärkningsvärt hög är kustfartens avgiftsbelastning. Man kunde ha väntat, att de många resorna och inrikes-turerna skulle inverkat minskande på avgiftsbördan, då de låga lotspenningarna samt begränsningen i tonnageavgiften borde göra sig gällande. Fartygen hava emellertid haft icke så litet last, vilket fört med sig, att lastavgiftsbeloppet blivit högt, och dessutom ha de tagit lots i hamnar med korta infartsleder, varigenom lotspenningarna blivit relativt höga. Måhända komma dock fartygen vid lotsfrihet icke att taga lots i samma utsträckning som nu under lotsplikt. Avgiftsbelastningen blir då i verkligheten icke så hög som beräknats.

Segelfartygens avgiftsbelastning, c:a 84 % av den nuvarande, är tämligen låg i förhållande till genomsnittet för de i utredningen ingående fartygens, c:a 94 %, men högre än det medeltal på 75 %, som beräknats med hänsyn till avgifternas allmänna nedskärning, och det medeltal på c:a 70 %, som beräknats på 1929 års trafik. Man skulle ha förmodat, att dessa fartyg, som ofta föra hela laster av tungt massgods, skulle bliva ganska hårt belastade enligt det nya avgiftssystemet. Ett mildrande moment ligger emellertid däri, att deras bruttototal är lågt i förhållande till nettototalet.

3. Samtliga statliga sjöfartsavgifter inkl. sjömanshusavgift (tonavgift).

Då den av lotsförfattningssakkunniga föreslagna utan samband med lotsning utgående avgiften till lotsinrättningen utformats i anslutning till sjöfartsavgifts-sakkunnigas framlagda förslag om nya grunder för uttagande av fyr- och båkavgiften samt tonavgiften (benämnd sjömanshusavgift), har det syntes lämpligt att icke blott företaga en undersökning av de olika avgifternas verkningar och avgiftsbelastningen med desamma var för sig utan även huru avgifterna verka och gestalta sig tillsammans. En sådan undersökning skall i det följande göras.

För samma 198 fartyg, som varit föremål för den föregående undersökningen av lotsavgifterna, har därför en bearbetning gjorts av de utdrag ur provdebiteringsmaterialet, som ovan omnämnts, så till vida, att för varje fartyg summerats den faktiskt erlagda fyr- och båkavgiften (i vilken ingår tillägget för statlig isbrytaravgift) och tonavgiften. Sammanslagning har härefter skett rederivis. Vidare har ny beräkning av hela lots- och fyravgiften enligt föreslagna grunder verkställt för varje fartyg. Sjömanshusavgiften har enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag utformats såsom ett tillägg till fyr- och båkavgiften. Detta tillägg kan antingen få formen av ett procenttillägg eller en ökning av avgiftssatserna för tonnage- och lastavgifterna. Vid förevarande undersökning har man

Erlagda statliga sjöfartsavgifter, inkl. tonavgift, samt beräknade motsvarande avgifter, fattningssakkunnigas för-

	E r l a g d a a v g i f t e r				
	Fyr- och båkavgift	Tonavgift	Summa	Lotspen- ningar	Hemvägs- ersättning
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
I. Ång- och motorfartyg.					
A. Östersjö- och nordsjöfart.					
1. Lasttrafik					
Linjefart	3 384: 08	1 127: 00	4 511: 08	9 823: 50	706: 10
"	11 836: 72	3 489: 25	15 325: 97	26 726: 25	4 289: 35
Trampfart	28 008: 53	4 134: 20	32 142: 73	33 075: 00	4 037: 90
"	6 484: 80	1 525: 40	8 010: 20	7 980: 00	855: 45
"	5 697: 76	1 474: 90	7 172: 66	5 340: 00	782: 15
"	7 134: 00	811: 95	7 945: 95	5 188: 50	602: 10
"	4 714: 36	576: 90	5 291: 26	4 287: 00	440: 75
" (tung trafik)	96 712: 03	18 097: 00	114 809: 03	43 251: 50	2 916: 60
2. Passagerartrafik . .	2 327: 92	478: 25	2 806: 17	2 826: 00	84: 50
"	17 175: 56	3 283: 30	20 458: 86	7 136: 25	1 072: 50
Kustfart (linjefart)	8 352: 88	2 815: 45	11 168: 33	5 087: 25	647: 65
B. Annan europeisk fart.					
Lasttrafik.					
Linjefart	58 939: 44	10 718: 65	69 658: 09	89 545: 75	11 547: 50
Trampfart	35 682: 70	6 395: 05	42 077: 75	26 143: 50	2 546: 15
"	9 505: 01	1 609: 65	11 114: 66	10 152: 75	1 623: 15
C. Oceanfart.					
1. Lasttrafik.					
Linjefart	53 925: 20	8 468: 95	62 394: 15	36 075: 50	2 940: 60
"	29 823: 45	7 675: 65	37 499: 10	28 844: 25	2 483: 65
"	41 335: 95	5 993: 30	47 329: 25	12 013: 00	1 544: 45
"	45 906: 23	9 585: 80	55 492: 03	65 646: 00	5 126: 20
2. Passagerartrafik . .	47 127: 88	18 405: 10	65 532: 98	9 754: 75	861: 65
Samtliga ång- och motorfartyg	514 074: 50	106 665: 75	620 740: 25	428 896: 75	45 108: 40
II. Segelfartyg	2 661: 68	492: 57	3 154: 25	1 869: 00	672: 85
Totalsumma	516 736: 18	107 158: 32	623 894: 50	430 765: 75	45 781: 25

utgått ifrån, att fyr- och båkavgiften skulle inklusive sjömanshusavgiften erläggas med jämna öresbelopp. Då fyr- och båkavgiften inklusive sjömanshusavgiften enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas grunder tillämpade på 1929 års trafik i kommerskollegii provdebitering¹ beräknats till 8 öre per fartygstön svenskt brutto och 4 öre per godstön av lossade och lastade varor i utrikes fart, har man till dessa avgiftsatser lagt de ovan för lots- och fyravgiftens lotsdel beräknade 5 öre per fartygstön och 2.5 öre per godstön, varigenom avgiftssatserna för hela lots- och fyravgiften inklusive sjömanshusavgift skulle bli 13 öre i tonnageavgift och 6.5 öre i lastavgift.

Uppgifterna rörande erlagda lotspenningar jämte hemvägsersättning samt be-

¹ Provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift sid. 18.

lots- och fyraavgift inkl. sjömanshusavgift samt lotspenningar, år 1929, enligt lotsförslag, för 198 svenska fartyg.

		Beräknade avgifter					Beräknad summa i % av erlagd
Summa	Total- summa	Lots- och fyraavgift samt sjömans- husavgift			Lotspen- ningar	Total- summa	
		Tonnage- avgift	Lastavgift	Summa			
Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
10 529: 60	15 040: 68	1 281: 80	4 408: 95	5 690: 75	5 313: 00	11 003: 75	73·2
31 015: 60	46 341: 57	4 249: 96	20 120: 75	24 370: 71	15 206: 00	39 576: 71	85·4
37 112: 90	69 255: 63	9 934: 08	14 847: 30	24 781: 38	16 392: 00	41 173: 38	59·5
8 835: 45	16 845: 65	2 293: 20	6 602: 44	8 895: 64	4 376: 00	13 271: 64	78·8
6 122: 15	13 294: 81	2 078: 44	5 844: 61	7 923: 05	3 242: 00	11 165: 05	84·0
5 790: 60	13 736: 55	2 482: 48	3 343: 35	5 825: 83	2 574: 00	8 399: 83	61·1
4 727: 75	10 019: 01	1 869: 40	2 546: 83	4 416: 23	2 112: 00	6 528: 23	65·2
46 168: 10	160 977: 13	51 452: 44	65 279: 83	116 732: 27	26 029: 00	142 761: 27	88·7
2 910: 50	5 716: 67	1 116: 44	685: 75	1 802: 19	1 784: 00	3 586: 19	62·7
8 208: 75	28 667: 61	8 051: 16	5 509: 40	13 560: 56	5 911: 00	19 471: 56	67·9
5 734: 90	16 903: 23	3 657: 16	4 593: 55	8 250: 71	3 775: 00	12 025: 71	71·1
101 093: 25	170 751: 34	24 681: 80	32 864: 85	57 546: 65	47 769: 00	105 315: 65	61·7
28 689: 65	70 767: 40	18 318: 30	18 676: 19	36 994: 49	13 782: 00	50 776: 49	71·8
11 775: 90	22 890: 56	4 101: 76	5 303: 55	9 405: 31	5 561: 00	14 966: 31	65·4
39 016: 10	101 410: 25	40 646: 32	13 746: 59	54 392: 91	19 460: 00	73 852: 91	72·8
31 327: 90	68 827: 00	16 018: 34	11 291: 09	27 309: 43	15 271: 00	42 580: 43	61·9
13 557: 45	60 886: 70	31 585: 45	7 254: 26	38 839: 71	7 012: 00	45 851: 71	75·3
70 772: 20	126 264: 23	34 438: 56	26 126: 69	60 565: 25	35 908: 00	96 473: 25	76·4
10 616: 40	76 149: 38	27 199: 12	6 190: 47	33 389: 59	7 626: 00	41 015: 59	53·9
474 005: 15	1 094 745: 40	285 456: 21	255 236: 45	540 692: 66	239 103: 00	779 795: 66	71·2
2 541: 85	5 696: 10	815: 88	1 536: 94	2 352: 82	1 238: 00	3 590: 82	63·0
476 547: 00	1 100 441: 50	286 272: 09	256 773: 39	543 045: 48	240 341: 00	783 386: 48	71·2

räknade lotspenningar hava tagits ur föregående tabell. Slutligen ha summorna för samtliga beräknade statliga fartygsavgifter uträknats i procent av motsvarande summor för faktiskt erlagda avgifter.

Resultatet av bearbetningen framlägges i ovanstående tabell.

Av tabellen framgår, att sammanförandet av samtliga statliga avgifter inkl. tonavgift (sjömanshusavgift) under ett visar en anmärkningsvärd utjämning av de för lotsavgifterna funna stora olikheterna mellan skilda rederier. Spänningen mellan högsta och lägsta procentsiffran i ovanstående tabell för avgiftsbelastningen enligt de nya avgiftssystemen vid jämförelse med den faktiska belastningen är ej större än mellan 89 och 54 %. Det är också av intresse att observera, att det rederi, som skulle få sina lotsavgifter starkast höjda genom införandet av det utav lotsförfattningssakkunniga föreslagna avgiftssystemet, faktiskt skulle erhålla den

största minskningen i de totala statliga sjöfartsavgifterna. Avgiftsbelastningen för detsamma skulle blott bli c:a 54 % av den nuvarande. Fortfarande skulle dock den tunga trafiken bli relativt hårt, ja hårdast drabbad, i det att dess avgiftsbörda skulle bli omkring 89 % av motsvarande enligt gällande system. Passagerartrafiken skulle bli genomgående gynnad. Kustfartens procenttal överensstämmer med medeltalet för samtliga medtagna fartyg. Segelfartygen skulle alltså jämt intaga en i förhållande till flertalet i undersökningen ingående fartyg ganska fördelaktig ställning.

Genomsnittet för samtliga fartyg visar en minskning i avgiftsbelastningen till 71.2 % av den nuvarande. Denna siffra överensstämmer mycket väl med den av lotsförfattnings-sakkunniga för de sammanlagda avgifterna till lots- och fyrinrättningen för 40 fartyg framräknade sänkningen av avgiftsbelastningen till 70 % av den gällande.

Till här anförda siffror bör framhållas, att de gälla under samma förutsättningar, som omnämnts ovan under rubriken »avgifterna till lotsinrättningen». Vidare bör nämnas, att det är tämligen svårt att verkställa jämförelser på grundval endast av ovanstående siffror, då man saknar ett jämförelsetal, som ger uttryck åt den genomsnittliga avgiftsbelastningens förändring för hela trafiken vid övergång till de föreslagna nya avgiftssystemen.

Det må erinras om att sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag innebär en nedskärning av fyr- och båkavgiften enligt 1929 års trafikförhållanden till c:a 46 % av den faktiskt erlagda, samt vidare att ton- eller sjömanshusavgiften skall uppbäras med oförändrat belopp och beräknas såsom ett procenttillägg på fyr- och båkavgiften (enligt kommerskollegii beräkning med omkring $\frac{1}{3}$ av fyr- och båkavgifts-uppbörden). Räknar man med de beräknade och de faktiska uppbördsbeloppen för år 1929, finner man, att den genomsnittliga avgiftsbelastningen enligt de nya avgiftssystemen skulle utgöra c:a 60 % av den faktiskt gällande.

Enligt denna jämförelsenorm skulle endast *ett* rederi av samtliga i undersökningen få större minskning i avgiftsbelastningen än den, som svarar mot sakkunnigförslagens allmänna nedskärning av avgifterna. Några rederier skulle bli fullt delaktiga av denna nedskärning, då procenttalen för deras avgiftsbelastning ligga nära intill 60. Men flertalet medtagna rederier skulle få *relativt* ökad belastning. Detta tyder på att stora kategorier av fartyg och trafik, ej representerade bland de utvalda fartygen, komma att få en ganska starkt minskad avgiftsbörda. Det synes vara onödigt att i detta sammanhang gå in på vilka kategorier av fartyg och trafik detta skulle gälla, då föreliggande material icke ger direkt ledning härvidlag.

Slutligen må framhållas, att det måhända kan synas egendomligt, att en kombination av lotsavgifterna och fyr- och båkavgiften (inkl. ton- eller sjömanshusavgiften) i ganska hög grad utjämnar de för olika rederier och trafik här ovan funna olikheterna i avgiftsbelastning vad de förstnämnda avgifterna beträffar. Fyr- och båkavgiften eller, såsom den av lotsförfattnings-sakkunniga kallas, lots- och fyravgiftens fyrdel, är ju uppbyggd enligt samma principer och på samma avgiftsunderlag som lots- och fyravgiftens lotsdel, och de föreslagna lotspenningarna äro ju avsedda att utgå med ungefär 50 % av de nu erlagda. Men det förhållandet, att de samlade statliga avgifterna belasta olika rederier och trafik på annat sätt än lotsavgifterna, beror *dels* och framför allt därpå, att — som ovan visats — lotspenningarna ingå med mycket olika andel i samtliga lotsavgifter (eller i förhållande till lots- och fyravgiftens lotsdel) för skilda rederier och trafikslag enligt lotsförfattnings-sakkunnigas avgiftssystem, *dels* i någon mån även därpå, att de föreslagna lotsavgifterna icke äro helt proportionella mot de nuvarande för alla fartygsstorlekar och lotsningar. En relativ ökning i de sistnämnda äger rum för de största fartygen och för lotsningar i korta lotsleder.

4. Samtliga statliga sjöfartsavgifter samt hamnavgifter för fartyg.

Det nya av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna avgiftssystemet, på vilket lotsförfattningssakkunniga byggt, är icke avsett att tillämpas endast på statliga avgifter utan även på hamnavgifter. Med avseende å dessa senare har som bekant en särskild provdebitering verkställt av Svenska hamnförbundet jämsides med debiteringen av statliga avgifter för år 1929.¹ De definitiva resultaten av denna provdebitering hava ännu icke framlagts. Vissa preliminära sådana äro emellertid kända.² De avgiftssatser enligt det nya avgiftssystemet, som den av hamnförbundet för verkställande av utredningen ifråga tillsatta kommittén — hamnavgiftskommittén — beräknat för olika hamnar, vilka avgiftssatser avsetts skola giva samma avgiftsuppbörd som de gällande avgifterna under undersökningsåret, hava av hamnförbundet meddelats kollegium. Dessa avgiftssatser gälla emellertid endast 26 hamnar³ (provdebiteringen har gällt ännu en hamn, men då avgiftssatsen för lastavgiften för densamma är abnormt låg och detta uppenbarligen sammanhänger med debiteringen av viss trafik, har det ansetts riktigast att utesluta denna hamn ur här förevarande undersökning), och till dessa har kommerskollegii undersökning begränsats. Några andra hamnar hava icke kunnat medtagas, då man för dessa saknat material för avvägandet av avgiftssatser enligt det nya avgiftssystemet. I de fall, då kollegii utvalda fartygsmaterial innehållit resor på andra hamnar, ha dessa uteslutits. Då vidare 4 av de 198 fartygen icke besökt de ifrågavarande 26 hamnarna, har fartygsmaterialet i förevarande undersökning omfattat 194 fartyg.

Till samtliga rederier, som ägde dessa fartyg, utsändes utdrag ur provdebiteringsmaterialet på nya listor med begäran om komplettering dels beträffande vid varje hamnbesök erlagd hamnavgift för fartyg och/eller grundpenningavgift — sistnämnda uppgift begärdes framför allt därför, att man skulle såvitt möjligt vara viss om att man *endast* medtog hamnavgifter — dels i fråga om det nya avgiftsunderlaget: lossad resp. lastad last särskilt i hamn och vid lastageplats med taxa. Anledningen till upptagandet av de sistnämnda uppgifterna var den, att man för förevarande undersökning önskade blott om fartygens utrikesresor (direkta eller s. k. viareor; i senare fallet då utrikeslast intogs eller lossades) utan även om inrikesresorna. För dessa gälla lägre avgiftssatser än för utrikesresorna, och även i de avgiftssatser, som man räknat med enligt de nya grunderna för avgifternas utgående, har en differentiering i nämnda avseende gjorts.

I regel lämnade de olika rederierna beredvilligt alla önskade uppgifter. I några fall dröjde det dock ganska länge, innan hela materialet i komplett skick kom in. Endast i fråga om 12 fartyg vägrade vederbörande rederier att lämna de önskade uppgifterna. I dessa fall vände sig kollegium i stället till var och en av de utav rederiernas fartyg under undersökningsåret besökta hamnarna och fick på detta sätt in det material, som erfordrades.

Ett mycket omfattande gransknings- och kompletteringsarbete utfördes inom kollegium. Särskilt gällde detta granskningen av de uppgivna avgiftsbeloppen mot avgiftssatser och bestämmelser i de olika hamntaxorna samt uppgifterna rörande hamnanlöpningar i rent inrikes fart.

En särskild procedur har gällt genomförandet av nya beteckningar för »direktresor». Medan fyr- och båkavgiften och den nya lots- och fyragiften skall betalas ett visst antal gånger i första inklarerings- och utklaringshamn, så erlägges utrikes in- och utgående hamnavgift vid direkta resor från och till utlandet. För-

¹ Jfr Provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift sid. 7.

² Se Förhandlingarna vid Svenska hamnförbundets åttonde ordinarie möte i Norrköping den 5 och 6 oktober 1931. Sjöfartsavgiftsfrågan, Föredrag av hamndirektör Gustaf Edlund, Malmö.

³ Hamnarna äro: Gävle, Göteborg, Halmstad, Hålsingborg, Kalmar, Karlshamn, Karlskrona, Kristinehamn, Landskrona, Luleå, Malmö, Norrköping, Oskarshamn, Piteå, Ronneby, Skellefteå, Stockholm, Söderhamn, Sölvesborg, Trälleborg, Visby, Västervik, Västerås, Ystad, Kristianstad—Åhus och Örnsköldsvik.

Sjöfartsavgifter erlagda och beräknade enligt föreslagna nya grunder

	Erlagda avgifter						
	Antal far-tyg	Fyr- och båkavgift	Ton-avgift	Lots-penningar	Hemvägs-ersättning	Summa lots-avgifter	Summa statliga avgifter
I. Ång- och motorfartyg.							
A. Östersjö- o. nordsjöfart.							
(Ångfartyg.)							
1. Lasttrafik	6	9 691: 84	2 740: 20	14 637: 00	2 470: 40	17 107: 40	29 539: 44
„	2	2 074: 00	572: 60	1 860: 00	467: 15	2 327: 15	4 973: 75
„	5	12 557: 04	2 436: 45	6 847: 50	586: 10	7 433: 60	22 427: 09
„	1	811: 68	231: 60	836: 25	395: 25	1 231: 50	2 274: 78
„	2	3 384: 08	1 127: 00	9 823: 50	706: 10	10 529: 60	15 040: 68
„	6	11 836: 72	3 344: 30	17 892: 75	2 814: 75	20 707: 50	35 888: 52
„	8	8 098: 23	1 120: 50	8 728: 50	966: 90	9 695: 40	18 914: 13
„	3	6 484: 80	1 525: 40	7 980: 00	855: 45	8 835: 45	16 845: 65
„	3	5 697: 76	1 474: 90	5 340: 00	782: 15	6 122: 15	13 294: 81
„	2	2 042: 58	194: 40	835: 50	90: 00	925: 50	3 162: 48
„	2	1 684: 96	192: 30	1 489: 50	157: 30	1 646: 80	3 524: 06
„ (tung trafik)	10	24 956: 70	5 831: 90	15 440: 25	1 121: 30	16 561: 55	47 350: 15
Summa	50	89 320: 39	20 791: 55	91 710: 75	11 412: 85	103 123: 60	213 235: 54
2. Passagerartrafik (Sverige-utlandet)	2	2 327: 92	478: 25	2 826: 00	84: 50	2 910: 50	5 716: 67
„	2	1 738: 40	339: 30	2 220: 00	272: 80	2 492: 80	4 570: 50
„	4	17 175: 56	3 283: 30	7 136: 25	1 072: 50	8 208: 75	28 667: 61
Summa	8	21 241: 88	4 100: 85	12 182: 25	1 429: 80	13 612: 05	38 954: 78
„ (kustfart)	12	8 352: 88	2 403: 65	4 402: 50	513: 80	4 916: 30	15 672: 83
Summa östersjö- o. nordsjöfart	70	118 915: 15	27 296: 05	108 295: 50	13 358: 45	121 651: 95	267 863: 15
B. Annan europeisk fart.							
Lasttrafik. Ångfartyg	21	34 032: 39	5 313: 06	47 059: 00	5 154: 40	52 213: 40	91 558: 85
„	4	9 562: 07	1 894: 85	7 088: 25	711: 30	7 799: 55	19 256: 47
„	4	7 931: 78	1 042: 95	5 733: 00	621: 45	6 354: 45	15 329: 18
Summa	29	51 526: 24	8 250: 86	59 880: 25	6 487: 15	66 367: 40	126 144: 50
„ Motorfartyg	3	3 898: 71	742: 50	3 692: 25	386: 00	4 078: 25	8 719: 46
Summa annan europeisk fart	32	55 424: 95	8 993: 36	63 572: 50	6 873: 15	70 445: 65	134 863: 96
C. Oceanfart.							
1. Lasttrafik. Ångfartyg	12	21 005: 86	3 420: 65	13 419: 50	992: 95	14 412: 45	38 838: 96
„	3	10 485: 68	2 264: 90	8 664: 00	709: 85	9 373: 85	22 124: 43
„	4	11 198: 14	1 143: 20	1 917: 00	129: 00	2 046: 00	14 387: 34
„	1	2 125: 16	179: 75	288: 50	15: 40	298: 90	2 603: 81
„	2	3 645: 14	483: 05	2 283: 00	239: 50	2 522: 50	6 650: 69
„	2	6 826: 69	895: 60	1 830: 00	99: 00	1 929: 00	9 651: 29
„	2	2 837: 02	274: 55	406: 50	25: 60	432: 10	3 543: 67
Summa	26	58 123: 69	8 661: 70	28 803: 50	2 211: 30	31 014: 80	97 800: 19
„ Motorfartyg	9	22 333: 01	3 494: 60	14 302: 50	1 251: 60	15 554: 10	41 381: 71
„	7	17 422: 62	4 700: 25	14 943: 75	1 329: 40	16 273: 15	38 396: 02
„	7	24 352: 28	3 469: 15	4 661: 50	310: 20	4 971: 70	32 793: 13
„	9	38 941: 74	4 837: 35	8 550: 00	451: 25	9 001: 25	52 780: 34
„	15	40 445: 73	8 484: 60	47 892: 00	3 763: 80	51 655: 80	100 586: 13
Summa	47	143 495: 38	24 985: 95	90 349: 75	7 106: 25	97 456: 00	265 937: 33
Summa lasttrafik	73	201 619: 07	33 647: 65	119 153: 25	9 317: 55	128 470: 80	363 737: 52
2. Passagerartrafik. Ångfartyg	1	10 194: 18	3 419: 10	2 358: 75	185: 25	2 544: 00	16 157: 28
„ Motorfartyg	2	35 195: 30	14 646: 70	5 176: 00	403: 60	5 579: 60	55 421: 60
Summa passagerartrafik	3	45 389: 48	18 065: 80	7 534: 75	588: 85	8 123: 60	71 578: 88
Summa oceanfart	76	247 008: 55	51 713: 45	126 688: 00	9 906: 40	136 594: 40	435 316: 40
II. Segelfartyg							
	16	749: 46	127: 26	638: 00	213: 85	851: 85	1 728: 57
Samtliga fartyg	194	422 098: 11	88 130: 12	299 194: 00	30 349: 85	329 543: 85	839 772: 08

för 194 svenska fartyg i 26 svenska hamnar år 1929, kronor.

B e r ä k n a d e a v g i f t e r						
L o t s- o c h f y r a v g i f t						
F y r d e l e n			L o t s d e l e n			Summa lots- och fyravgift
Tonnage- avgift	Lastavgift	Summa	Tonnage- avgift	Lastavgift	Summa	
1 628: 64	5 451: 48	7 080: 12	1 357: 20	4 542: 92	5 900: 12	12 980: 24
359: 04	745: 77	1 104: 81	299: 20	621: 48	920: 68	2 025: 49
2 568: 96	3 893: 97	6 462: 93	2 140: 80	3 244: 98	5 385: 78	11 848: 71
142: 08	513: 75	655: 83	118: 40	428: 12	546: 52	1 202: 35
591: 60	2 034: 90	2 626: 50	493: 00	1 695: 75	2 188: 75	4 815: 25
1 961: 52	8 163: 27	10 124: 79	1 634: 60	6 802: 74	8 437: 34	18 562: 13
1 704: 36	1 670: 91	3 375: 27	1 420: 30	1 392: 41	2 812: 71	6 187: 98
1 058: 40	2 891: 22	3 949: 62	882: 00	2 409: 36	3 291: 36	7 240: 98
959: 28	2 695: 35	3 654: 63	799: 40	2 246: 13	3 045: 53	6 700: 16
358: 44	203: 31	561: 75	298: 70	169: 42	468: 12	1 029: 87
227: 16	445: 53	672: 69	189: 30	371: 28	560: 58	1 233: 27
4 450: 92	10 145: 07	14 595: 99	3 709: 10	8 454: 25	12 163: 35	26 759: 34
16 010: 40	38 854: 53	54 864: 93	13 342: 00	32 378: 84	45 720: 84	100 585: 77
515: 28	316: 50	831: 78	429: 40	263: 75	693: 15	1 524: 93
341: 28	6: 78	348: 06	284: 40	5: 65	290: 05	638: 11
3 564: 72	2 541: 00	6 105: 72	2 970: 60	2 117: 50	5 088: 10	11 193: 82
4 421: 28	2 864: 28	7 285: 56	3 684: 40	2 386: 90	6 071: 30	13 356: 86
1 687: 92	2 033: 31	3 721: 23	1 406: 60	1 694: 44	3 101: 04	6 822: 27
22 119: 60	43 752: 12	65 871: 72	18 433: 00	36 460: 18	54 893: 18	120 764: 90
7 379: 88	5 550: 15	12 930: 03	6 149: 90	4 625: 19	10 775: 09	23 705: 12
2 101: 68	831: 69	2 933: 37	1 751: 40	693: 08	2 444: 48	5 377: 85
1 676: 40	1 096: 53	2 772: 93	1 397: 00	913: 78	2 310: 78	5 083: 71
11 157: 96	7 478: 37	18 636: 33	9 298: 30	6 232: 05	15 530: 35	34 166: 68
867: 18	483: 96	1 351: 14	722: 65	403: 31	1 125: 96	2 477: 10
12 025: 14	7 962: 33	19 987: 47	10 020: 95	6 635: 36	16 656: 31	36 643: 78
9 653: 52	2 433: 78	12 087: 30	8 044: 60	2 028: 12	10 072: 72	22 160: 02
2 854: 08	1 440: 57	4 294: 65	2 378: 40	1 300: 49	3 578: 89	7 873: 54
4 471: 38	500: 55	4 971: 93	3 726: 15	417: 13	4 143: 28	9 115: 21
646: 92	239: 47	936: 39	539: 10	241: 23	780: 33	1 716: 72
824: 10	669: 81	1 493: 91	686: 75	558: 18	1 244: 93	2 738: 84
1 990: 92	1 275: 36	3 266: 28	1 659: 10	1 062: 80	2 721: 90	5 988: 18
899: 64	98: 43	998: 07	749: 70	82: 03	831: 73	1 829: 80
21 340: 56	6 707: 97	28 048: 53	17 783: 80	5 589: 98	23 373: 78	51 422: 31
6 998: 04	2 267: 94	9 265: 98	5 831: 70	1 889: 92	7 721: 62	16 987: 60
4 673: 04	2 411: 31	7 084: 35	3 894: 20	2 009: 45	5 903: 65	12 988: 00
8 592: 78	1 278: 75	9 871: 53	7 160: 65	1 065: 74	8 226: 39	18 097: 92
10 985: 82	5 427: 15	16 412: 97	9 154: 85	4 522: 65	13 677: 60	30 090: 47
15 068: 58	9 144: 54	24 213: 12	12 557: 15	7 620: 47	20 177: 62	44 390: 74
46 318: 26	20 529: 69	66 847: 95	38 598: 55	17 108: 23	55 706: 78	122 554: 73
67 658: 82	27 237: 66	94 896: 48	56 382: 35	22 698: 21	79 080: 56	173 977: 04
2 701: 92	748: 50	3 450: 42	2 251: 60	623: 75	2 875: 35	6 325: 77
9 510: 24	2 109: 06	11 619: 30	7 925: 20	1 757: 56	9 682: 76	21 302: 06
12 212: 16	2 857: 56	15 069: 72	10 176: 80	2 381: 31	12 558: 11	27 627: 83
79 870: 98	30 095: 22	109 966: 20	66 559: 15	25 079: 52	91 638: 67	201 604: 87
111: 42	232: 68	344: 10	92: 85	193: 94	286: 79	630: 89
114 127: 14	82 042: 35	196 169: 49	95 105: 95	68 369: 00	163 474: 95	359 644: 44

(Forts.) Sjöfartsavgifter erlagda och beräknade enligt föreslagna nya

	Beräknade avgifter				Erl. avg.
	Lots- penningar	Summa lotsavgifter (lotspen- ningar och lotsdel)	Sjömans- husavgift	Summa statliga avgifter	Hamn- avgift
I. Ång- och motorfartyg.					
A. Östersjö- o. nordsjöfart.					
(Ångfartyg.)					
1. Lasttrafik	9 167:00	15 067:12	2 478:04	24 625:28	44 367:57
"	1 314:00	2 234:68	386:68	3 726:17	5 349:07
"	3 796:00	9 181:78	2 262:03	17 906:74	15 813:32
"	871:00	1 417:52	229:54	2 302:89	3 153:36
"	5 313:00	7 501:75	919:27	11 047:52	11 988:76
"	10 857:00	19 294:34	3 543:67	32 962:80	46 009:00
"	4 173:00	6 985:71	1 181:35	11 542:33	20 900:41
"	4 376:00	7 667:36	1 382:37	12 999:35	14 243:55
"	3 242:00	6 287:53	1 279:12	11 221:28	13 797:46
"	415:00	883:12	196:61	1 641:48	1 528:17
"	736:00	1 296:58	235:44	2 204:71	2 262:17
" (tung trafik) . .	9 994:00	22 157:35	5 108:61	41 861:95	30 823:95
Summa	54 254:00	99 974:84	19 202:73	174 042:50	210 236:79
2. Passagerartrafik (Sverige— utlandet)	1 784:00	2 477:15	291:13	3 600:06	12 854:60
"	1 445:00	1 735:05	121:82	2 204:93	3 624:70
"	5 911:00	10 999:10	2 137:00	19 241:82	53 214:33
Summa	9 140:00	15 211:30	2 549:95	25 046:81	69 693:63
" (kustfart)	3 299:00	6 400:04	1 302:43	11 423:70	72 484:46
Summa östersjö- o. nordsjöfart	66 693:00	121 586:18	23 055:11	210 513:01	352 414:88
B. Annan europeisk fart.					
1. Lasttrafik. Ångfartyg . .	24 174:00	34 949:09	4 525:51	52 404:63	67 614:41
"	3 709:00	6 153:48	1 026:69	10 113:54	15 422:22
"	2 900:00	5 210:78	970:52	8 954:23	9 820:39
Summa	30 783:00	46 313:35	6 522:72	71 472:40	92 857:02
" Motorfartyg . .	1 831:00	2 956:96	472:90	4 781:00	6 463:59
Summa annan europeisk fart	32 614:00	49 270:31	6 995:62	76 253:40	99 320:61
C. Oceanfart.					
1. Lasttrafik. Ångfartyg . .	7 314:00	17 386:72	4 230:55	33 704:57	27 736:27
"	4 558:00	8 136:89	1 503:13	13 934:67	15 670:41
"	1 049:00	5 192:28	1 740:18	11 904:39	7 254:48
"	159:00	939:33	327:74	2 203:46	728:46
"	1 211:00	2 455:93	522:87	4 472:71	4 870:25
"	1 064:00	3 785:90	1 143:20	8 195:38	3 762:51
"	202:00	1 035:73	349:32	2 381:12	2 204:20
Summa	15 557:00	38 930:78	9 816:99	76 796:30	62 226:58
" Motorfartyg . .	7 628:00	15 349:62	3 243:10	27 858:70	21 517:08
"	7 846:00	13 749:65	2 479:51	23 313:51	24 604:03
"	2 507:00	10 733:39	3 455:03	24 059:95	16 808:20
"	4 803:00	18 480:50	5 744:54	40 638:01	20 948:76
"	26 166:00	46 343:62	8 474:59	79 031:33	101 219:94
Summa	48 950:00	104 656:78	23 396:77	194 901:50	185 098:01
Summa lasttrafik	64 507:00	143 587:56	33 213:76	271 697:80	247 324:59
2. Passagerartrafik. Ångfartyg	1 675:00	4 550:35	1 207:65	9 208:42	20 927:60
" Motorfartyg	4 506:00	14 188:76	4 066:75	29 874:81	89 667:46
Summa passagerartrafik	6 181:00	18 739:11	5 274:40	39 083:23	110 595:06
Summa oceanfart	70 688:00	162 326:67	38 488:16	310 781:03	357 919:65
II. Segelfartyg.					
	456:00	742:79	120:43	1 207:32	1 055:92
Samtliga fartyg	170 451:00	333 925:95	68 659:32	598 754:76	810 711:06

grunder för 194 svenska fartyg i 26 svenska hamnar år 1929, kronor.

B e r ä k n a d e a v g i f t e r					Samtliga avgifter	
H a m n a v g i f t						
T o n n a g e a v g i f t			Lastavgift	Summa	erlagda	beräknade
Utrikes fart	Inrikes fart	Summa				
8 464: 20	3 480: 22	11 944: 42	35 438: 69	47 383: 11	73 907: 01	72 008: 39
952: 08	321: 68	1 273: 76	4 744: 01	6 017: 77	10 322: 82	9 743: 94
4 524: 51	927: 70	5 452: 21	11 548: 12	17 000: 33	38 240: 41	34 907: 07
728: 16	—	728: 16	3 425: 00	4 153: 16	5 428: 14	6 456: 05
3 327: 69	2 415: 68	5 743: 37	12 342: 16	18 085: 53	27 029: 44	29 133: 05
8 378: 46	2 565: 72	10 944: 18	54 041: 95	64 986: 13	81 897: 52	97 948: 93
2 410: 44	2 328: 54	4 738: 98	9 593: 47	14 332: 45	39 814: 54	25 874: 78
2 799: 51	829: 08	3 628: 59	16 692: 60	20 321: 19	31 089: 20	33 320: 54
2 780: 40	455: 28	3 235: 68	17 284: 41	20 520: 09	27 092: 27	31 741: 37
237: 21	158: 14	395: 35	937: 19	1 332: 54	4 690: 65	2 974: 02
266: 76	233: 78	550: 54	2 157: 67	2 708: 21	5 786: 23	4 912: 92
12 722: 22	1 203: 68	13 925: 90	21 821: 22	35 747: 12	78 174: 10	77 609: 07
47 591: 64	14 969: 50	62 561: 14	190 026: 49	252 587: 63	423 472: 33	426 630: 13
7 510: 98	—	7 510: 98	949: 50	8 460: 48	18 571: 27	12 060: 54
1 620: 15	54: 42	1 674: 57	20: 34	1 694: 91	8 195: 20	3 899: 84
12 519: 33	—	12 519: 33	16 940: 00	29 459: 33	81 881: 94	48 701: 15
21 650: 46	54: 42	21 704: 88	17 909: 84	39 614: 72	108 648: 41	64 661: 53
8 999: 52	27 417: 02	36 416: 54	35 681: 64	72 098: 18	88 157: 29	83 521: 88
78 241: 62	42 440: 94	120 682: 56	243 617: 97	364 300: 53	620 278: 03	574 813: 54
9 297: 57	11 573: 96	20 871: 53	32 274: 63	53 146: 16	159 173: 26	105 550: 79
3 347: 70	1 971: 56	5 319: 26	4 660: 56	9 979: 82	34 678: 69	20 093: 36
1 682: 37	1 235: 70	2 918: 07	5 895: 63	8 813: 70	25 149: 57	17 767: 93
14 327: 64	14 781: 22	29 108: 86	42 830: 82	71 939: 68	219 001: 52	143 412: 08
1 124: 34	689: 06	1 813: 40	2 671: 15	4 484: 55	15 183: 05	9 265: 55
15 451: 98	15 470: 28	30 922: 26	45 501: 97	76 424: 23	234 184: 57	152 677: 63
5 643: 99	4 662: 28	10 306: 27	14 002: 46	24 308: 73	66 575: 23	58 013: 30
3 499: 83	2 448: 76	5 948: 59	8 015: 94	13 964: 53	37 794: 84	27 899: 20
2 235: 69	104: 70	2 340: 39	3 337: 00	5 677: 39	21 641: 82	17 581: 78
323: 46	—	323: 46	482: 45	805: 91	3 332: 27	3 009: 37
562: 35	810: 90	1 373: 25	2 843: 33	4 216: 58	11 520: 94	8 689: 29
1 824: 87	—	1 824: 87	2 397: 88	4 222: 75	13 413: 80	12 418: 13
449: 82	—	449: 82	613: 28	1 063: 10	5 747: 87	3 444: 22
14 540: 01	8 026: 64	22 566: 65	31 692: 34	54 258: 99	160 026: 77	131 055: 29
5 511: 45	3 675: 28	9 186: 73	10 924: 88	20 111: 61	62 898: 79	47 970: 31
7 185: 33	2 895: 70	10 081: 03	12 383: 85	22 464: 88	63 000: 05	45 778: 39
5 038: 05	654: 68	5 692: 73	7 548: 03	13 240: 76	49 601: 33	37 300: 71
7 262: 43	1 102: 26	8 364: 69	10 366: 03	18 730: 72	73 729: 10	59 368: 73
14 717: 94	17 394: 80	32 112: 74	51 194: 53	83 307: 27	201 806: 07	162 338: 60
39 715: 20	25 722: 72	65 437: 92	92 417: 32	157 855: 24	451 035: 34	352 756: 74
54 255: 21	33 749: 36	88 004: 57	124 109: 66	212 114: 23	611 062: 11	483 812: 03
6 417: 06	—	6 417: 06	4 990: 00	11 407: 06	37 084: 88	20 615: 48
25 289: 22	—	25 289: 22	14 060: 40	39 349: 62	145 089: 06	69 224: 43
31 706: 28	—	31 706: 28	19 050: 40	50 756: 68	182 173: 94	89 839: 91
85 961: 49	33 749: 36	119 710: 85	143 160: 06	262 870: 91	793 236: 05	573 651: 94
198: 00	62: 78	260: 78	1 309: 36	1 570: 14	2 784: 49	2 777: 46
179 853: 09	91 723: 36	271 576: 45	433 589: 36	705 165: 81	1 650 483: 14	1 303 920: 57

sta utklareringshamn kan därför vara en annan än den hamn, från vilken den direkta utrikesresan utgår. För beräkning av hamnavgiften enligt det nya avgiftssystemet har det alltså varit nödvändigt att ändra beteckningssättet för direkta utgående utrikesresor.

Då man i detta fall velat skilja på de beräknade avgifterna för lots- och fyravgiftens lotsdel och fyrdel, har man låtit sjömanshusavgiften icke ingå med vissa tilläggssatser till fyrdelen (fyr- och båkavgiften) utan framstå såsom ett procentuellt tillägg till fyrdelen, vilket bestämts till 35 %.¹

Resultatet av undersökningen framlägges i tabellen å sid. 30—33.

I detta fall har varje särskilt fartyg hänförs till viss fartgrupp och icke såsom i de tidigare sammanställningarna alla fartyg tillhörande ett rederi förts till viss grupp. De olika delsiffrorna stämma därför icke med dem, som de synas motsvara i ovan meddelade tabeller. I vissa fall överensstämmer en del uppgifter men i andra icke. Fyr- och båkavgift eller lotspenningar kunna exempelvis ha erlagts i samma hamnar men några hamnanlöpningar med lossning och/eller lastning av gods kunna hava uteslutits i den sista sammanställningen, enär de gällt hamn, som ej deltagit i provdebiteringen av hamnavgifter.

Avgiftsbelastningen och det nya systemets verkningar vid jämförelse med det gällande framgå bäst av efterföljande sammanställning, i vilken de beräknade avgifterna enligt det nya systemet jämförts med motsvarande enligt det nuvarande.

Resultatet av förevarande undersökning är i huvudsak följande, varvid icke beröres det, som framgått av föregående redogörelse.

Först må beträffande materialet framhållas, att procentalet för det beräknade fyr- och båkavgiftsbeloppets (lots- och fyravgiftens fyrdel) förhållande till det faktiskt erlagda beloppet, 46.5 %, överensstämmer synnerligen väl med den siffra, som ovan anförts och som beräknats för hela trafiken år 1929. Däremot är det beräknade uppbördsbeloppet för sjömanshusavgift ganska lågt i förhållande till det erlagda tonavgiftsbeloppet, blott 77.9 %. Det nya avgiftssystemet skulle ju ge samma uppbörd som det gällande. De beräknade lotsavgifterna ha uppgått till en summa, som med 1.3 % överstiger beloppet av de faktiskt erlagda lotspenningarna jämte hemvägssättning. Denna siffra är högre än det tidigare funna medeltalet för de 198 fartygen, då ingen begränsning till vissa hamnar ägde rum. Tydligen har emellertid en utjämning av olika statliga avgifter skett, då den beräknade uppbörden av samtliga sådana avgifter (inkl. sjömanshusavgift — tonavgift) utgör nära nog exakt samma procent av den faktiska uppbörden, 71.3 %, som ovan erhållits för hela materialet utan inskränkning till vissa hamnar, 71.2 %. Det beräknade uppbördsbeloppet av hamnavgifter är, såsom nedan närmare beröres, relativt lågt i förhållande till det erlagda beloppet, 87.0 % av det senare.

I detta sammanhang må nämnas, att av det totala uppbördsbeloppet för samtliga fartyg och alla i undersökningen medtagna avgifter de statliga avgifterna inkl. tonavgiften utgöra ej mindre än 50.9 %.

En tillämpning på *hamnavgifterna* av de utav sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna grunderna för sjöfartsavgifter visar sig få ganska olika verkningar på olika fartyg och grupper av sådana. Betraktar man genomsnittet för fartyg, tillhörande olika rederier, finner man, att största ökningen gäller ett rederi, som skulle få sina hamnavgifter för fartyg höjda med över 50 %. Största minskningen åter skulle gälla ett fall, då hamnavgifterna för fartyg skulle reduceras till c:a 44 % av de under redogörelseåret utgående.

Den största ökningen skulle icke träffa den tunga trafiken, utan viss linjefart, nämligen sådan, som enligt nuvarande avgiftssystem gynnas genom ovanligt stora avgiftsrabatter. Den största sänkningen skulle träffa viss transocean passengerartrafik på Göteborg, på vilken redan nu det nya systemet på ett särskilt sätt till-

¹ Jfr Provdebitering av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift sid. 18.

Tabell utvisande avgiftsbelastningen enligt de föreslagna nya avgiftssystemen vid jämförelse med de gällande för 194 fartyg vid deras besök i 26 svenska hamnar år 1929.

	Fyr- och båkavgift, lots- och fyravgif- tens fyrdel	Tonavgift, sjömans- husavgift	Lots- avgifter	Samtl. statliga avg. inkl. tonavgift, sjömans- husavgift	Hamn- avgifter	Samtl. avgifter
I. Ång- och motorfartyg.	%	%	%	%	%	%
A. Östersjö- o. nordsjöfart.						
Ångfartyg.						
1. Lasttrafik	73.1	90.4	88.1	83.4	106.8	97.4
"	53.3	67.5	96.0	74.9	112.5	94.4
"	51.5	92.8	123.5	79.8	107.5	91.3
"	80.8	99.1	115.1	101.2	131.7	118.9
"	77.6	81.6	71.2	73.5	150.9	107.8
"	85.5	106.0	93.2	91.8	141.2	119.6
"	41.7	105.4	72.1	61.0	68.6	65.0
"	60.9	90.6	86.8	77.2	142.7	107.2
"	64.1	86.7	102.7	84.4	148.7	117.2
"	27.5	101.1	95.4	51.9	87.2	63.4
"	39.9	122.4	78.7	62.6	119.7	84.9
" (tung trafik) .	58.5	87.6	133.8	88.4	116.0	99.3
Samtliga	61.4	92.4	96.9	81.6	120.1	100.7
2. Passagerartrafik (Sverige— utlandet)	35.7	60.9	85.1	63.0	65.8	64.9
"	20.0	35.9	69.6	48.2	46.8	47.6
"	35.5	65.1	134.0	67.1	55.4	59.5
Samtliga	34.3	62.2	111.7	64.3	56.8	59.5
" (kustfart)	44.5	54.2	130.2	72.9	99.5	94.7
Samtl. Östersjö- o. nordsjöfart	55.4	84.5	99.9	78.6	103.4	92.7
B. Annan europeisk fart.						
Lasttrafik. Ångfartyg . . .	38.0	85.2	66.9	57.2	78.6	66.3
"	30.7	54.2	78.9	52.5	64.7	57.9
"	35.0	93.1	82.0	58.4	89.7	70.6
Samtliga	36.2	79.1	69.8	56.7	77.5	65.5
" Motorfartyg . . .	34.7	63.7	72.5	54.8	69.4	61.0
Samtl. Annan europeisk fart	36.1	77.8	69.9	56.5	76.9	65.2
C. Oceanfart.						
1. Lasttrafik. Ångfartyg . .	57.5	123.7	120.6	86.8	87.6	87.1
"	41.0	66.4	86.8	63.0	89.1	73.8
"	44.4	152.2	253.8	82.7	78.3	81.2
"	44.0	182.3	314.3	84.6	110.6	90.3
"	41.0	108.2	97.4	67.3	86.6	75.4
" (tung trafik)	47.8	127.6	196.3	84.9	112.2	92.6
"	35.2	127.2	239.2	67.2	48.2	59.9
Samtliga	48.3	113.3	125.5	78.5	87.2	81.9
" Motorfartyg . .	41.5	92.8	98.7	67.3	93.5	76.3
"	40.7	52.8	84.5	60.7	91.3	72.7
"	40.5	99.6	215.9	73.4	78.8	75.2
"	42.1	118.8	205.3	77.0	89.4	80.5
"	59.9	99.9	89.7	78.6	82.3	80.4
Samtliga	46.6	93.6	107.4	73.3	85.3	78.2
" Samtl. lasttraf.	47.1	98.7	111.8	74.7	85.8	79.2
2. Passagerartraf. Ångfartyg	33.8	35.3	178.9	57.0	54.5	55.6
" Motorfartyg	33.0	27.8	254.3	53.9	43.9	47.7
" Samtl. passagerarfartyg	44.5	74.4	118.8	71.4	73.4	72.3
" Samtl. Oceanfart	46.5	77.9	101.4	71.3	86.9	79.0
II. Segelfartyg	45.9	94.6	87.2	69.8	148.7	99.7
Samtliga fartyg	46.5	77.9	101.3	71.3	87.0	79.0

lämpas. Segelfartygen skulle vid det nya avgiftssystemets införande erhålla starkt ökad avgiftsbelastning. Ökningen skulle för de i undersökningen medtagna fartygen utgöra c:a 49 %. Denna starka ökning sammanhänger i hög grad därmed, att segelfartygen i stor utsträckning föra hela laster av massgods. Dock må anmärkas, att det anförda procenttalet är beräknat på så små absoluta tal, att man icke kan avgöra, i vad mån det är signifikativt för segelfartygen såsom fartygsgrupp.

Slutligen må framhållas, att hela avgiftsbeloppet för de medtagna fartygen i de 26 hamnarna skulle vid tillämpning av det föreslagna avgiftssystemet stanna vid 87 % av det faktiskt erlagda beloppet. De undersökta fartygen skulle sålunda i genomsnitt erhålla en minskning i hamnavgiftsbelastningen med 13 %. Annan trafik borde därför i genomsnitt få ökad belastning. Det bör understrykas, att den trafik, som representeras av de i undersökningen medtagna fartygen, endast i mycket ringa grad omfattar inrikestrafik.

Granskar man slutligen de siffror, som visa hur införandet av de nya avgiftssystemen (sjöfartsavgiftssakkunnigas och lotsförfattningssakkunnigas) skulle komma att verka på *de samlade avgifterna*, statliga avgifter (inklusive ton- eller sjömanshusavgift) och hamnavgifter för fartyg, finner man, att olikheterna i avgiftsbelastningen visserligen icke skulle bli så betydande som i fråga om enbart hamnavgifter eller enbart lotsavgifter men ändock bleve ganska stora och betydligt större än då det gäller samtliga statliga avgifter tillsammans. I ett fall skulle sålunda fartygsavgifterna ökas med omkring 20 %, medan i ett annat avgifterna skulle reduceras till c:a 48 %. Den tunga trafiken skulle bli relativt hårt belastad, dock icke hårdast. Passagerartrafiken skulle i allmänhet få en ganska gynnsam avgiftsbelastning. Segelfartygen skulle få ungefär oförändrad sådan. Detta betyder, att de icke skulle vinna något på den allmänna nedskärningen av de statliga avgifterna, som föreslagits av de båda sakkunnigkommittéerna. I själva verket skulle de tvärtom komma att få relativt ökad avgiftsbörda. Om man nämligen — i likhet med vad ovan gjorts för samtliga statliga avgifter — verkställer en beräkning av den genomsnittliga förändringen i den totala avgiftsbelastningen för hela trafiken år 1929 på grundval av den faktiska och den beräknade uppbörden av samtliga sjöfartsavgifter, finner man, att den föreslagna nedskärningen av fyr- och båkavgiften och lotsavgifterna skulle betyda en minskning i hela avgiftsbelastningen till omkring 78 %.

Det är självfallet av intresse att konstatera, hur införandet av de föreslagna nya avgiftssystemen skulle komma att verka på större grupper av *olika geografisk fart*. En sådan undersökning förutsätter givetvis ett material, som är utvalt på sådant sätt, att siffrorna för de stora grupperna utgöra tillförlitliga uttryck för den förändring i avgiftsbelastningen, som skulle bli en följd av de nya systemens införande.

Det är svårt att fälla ett bestämt omdöme rörande materialets representativitet i nu nämnda avseende. Men så mycket torde kunna sägas, att uppgifterna rörande oceanfarten synas vara rättvisande uttryck för avgiftsbelastningens förändring. Uppgifterna rörande östersjö- och nordsjöfarten samt annan europeisk fart torde, även om de icke utgöra så noggranna mått på avgiftsbelastningens förändring, dock ange relationen mellan grupperna i detta avseende.

Bortser man ifrån segelfartygen, vilka behandlats som särskild grupp och för övrigt uteslutande gått i östersjö- och nordsjöfart, finner man, att totalsiffrorna för de olika fartgrupperna bliva följande.

	Samtliga beräknade avgifter i % av erlagda.
Östersjö- och nordsjöfart	92.7
Annan europeisk fart	65.2
Oceanfart	72.3
Hela trafiken	79.0

Under förutsättning att de utvalda fartygen äro representativa för den grupp, till vilken de hänförs, synes sålunda östersjö- och nordsjöfarten vid införandet av de nya avgiftssystemen bliva relativt starkast avgiftsbelastad, medan annan europeisk fart skulle bliva gynnsammast ställd. Oceanfarten skulle bliva relativt gynnad, framför allt passagerartrafiken.

De slutsatser, som här ovan dragits ur det föreliggande materialet, äro självfallet ganska villkorliga. Tidigare hava vissa förutsättningar för desamma berörts. Här må ytterligare framhållas sådana, som gälla speciellt den nu verkställda materialbearbetningen.

Då materialet i förevarande avdelning endast gällt de utvalda fartygens trafik i ett visst antal hamnar, följer därav, att fyr- och båkavgift har kunnat erläggas i någon hamn, som icke medtagits. Då sålunda första in- eller utklaringshamn för viss resa eller flera resor kan ha varit annan hamn, har på sådan hamn belöpande tonnageavgift icke beräknats. I de ovan meddelade sammanställningarna rörande enbart lotsavgifter och samtliga statliga avgifter har icke något sådant kunnat inträffa. Det må emellertid understrykas, att ett annat förfaringssätt icke har kunnat tillämpas.

Vid beräkningen av hamnavgiftssatser har för Stockholm uteslutits den s. k. närtrafiken, d. v. s. färjetrafik, skärgårds-, Mälare- och Hjälmaretrafik och för Göteborg Götaälvstrafiken. Vad den sistnämnda hamnen beträffar må erinras därom — något som redan i det föregående antytts — att det av sjöfartsavgiftssakkunniga framlagda förslaget till nya grunder för sjöfartsavgifternas utgående redan genomförts för den transoceaniska trafiken ehuru i något modifierad form. Sålunda utgår hamnavgiften för fartyg i nämnd trafik därstädes *dels* såsom en tonnageavgift per *nettoton*, *dels* såsom en lastavgift per ton lossat och lastat gods, *dels* slutligen såsom en passageraravgift för varje på- eller avstigen passagerare. Det synes vara ganska givet att om avgifter beräknas enligt det nya systemet utan sistnämnda avgift, passagerarfartygen skola erhålla relativt låg avgiftsbelastning jämfört med under gällande system.

Försöksvis har en bearbetning av materialet för de 194 fartygen verkställts på ett antal av de större hamnarna i syfte att utröna den inverkan, som införandet av de föreslagna nya avgiftssystemen skulle få på dessa. Men då det visade sig, att tillfälligheter spelade en alltför stor roll, för att man skulle kunna av de olika sammanställningarna draga tillförlitliga slutsatser, hava dessa uppgifter här icke medtagits.

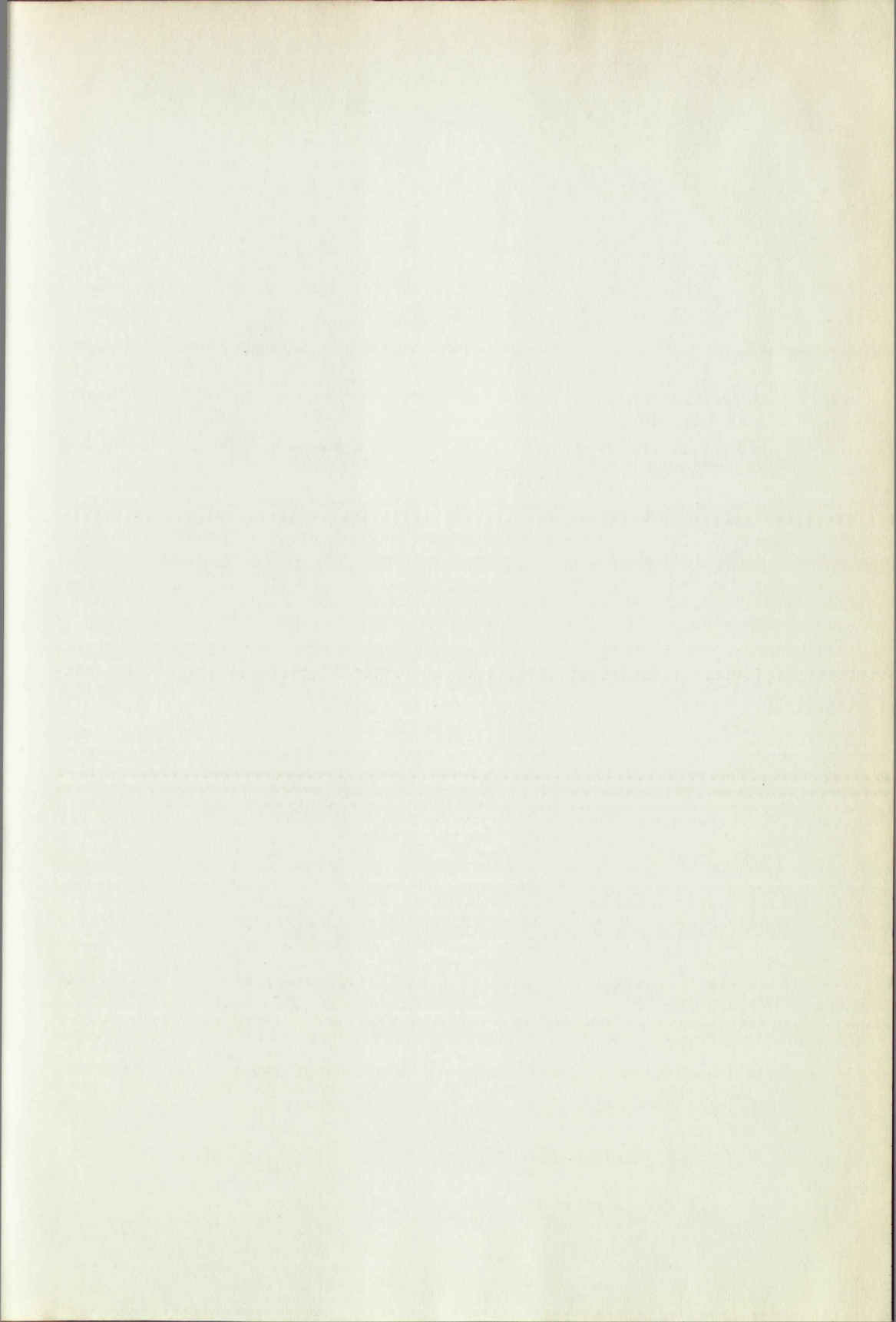
Emellertid må nämnas, att i kommerskollegii redogörelse för provdebiteringen av fyr- och båkavgift samt sjömanshusavgift vissa uppgifter rörande verkningarna beträffande hamnarna av ett införande av sjöfartsavgiftssakkunnigas avgiftssystem anförts.¹

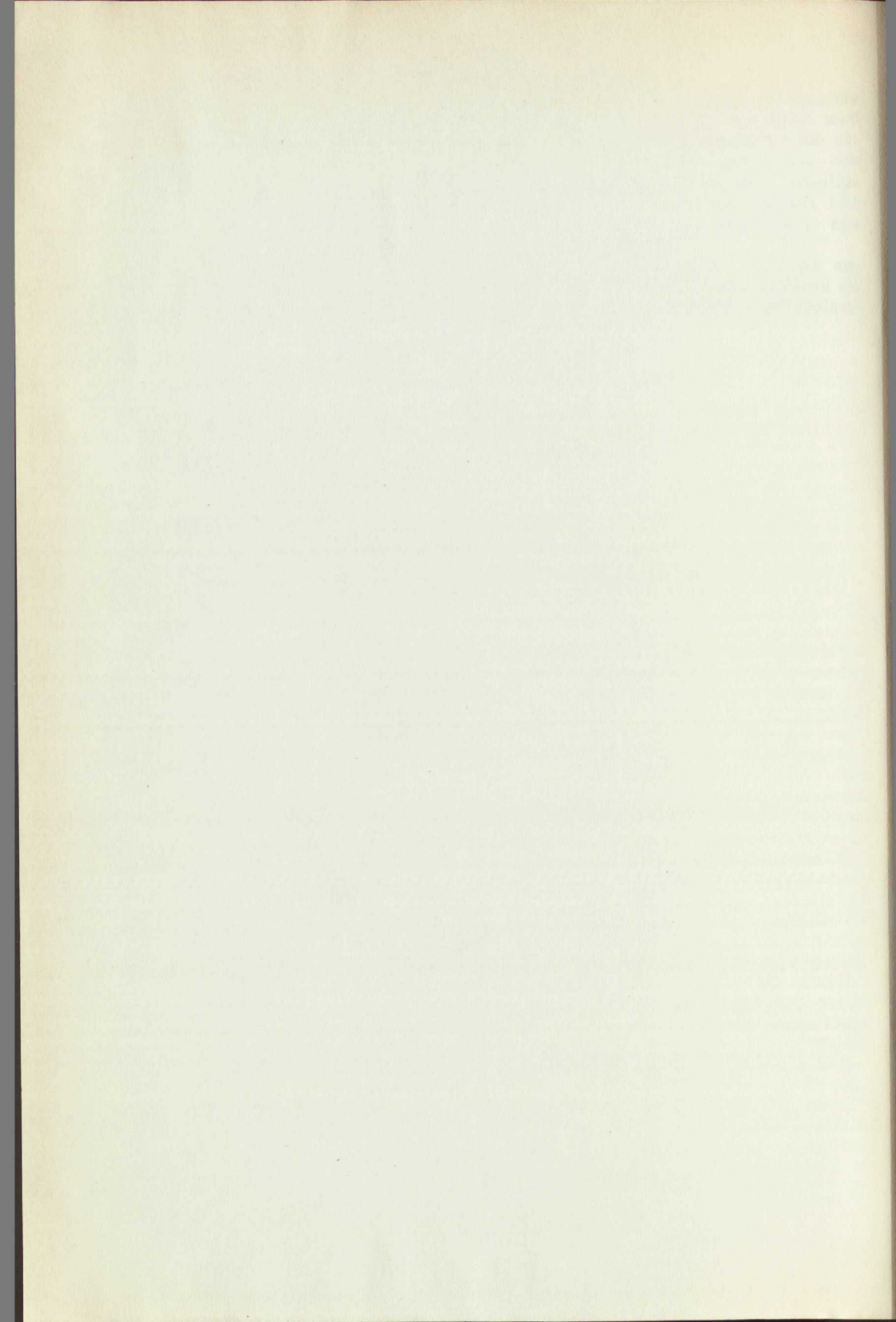
Här må i fråga om de av lotsförfattningssakkunniga föreslagna nya grunderna för lotsavgifternas beräkning framhållas, att det är givet, att den omständigheten, att mer än hälften av det avgiftsbelopp, som beräknas skola uppbäras av sjöfarten enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag, skall utgå som en allmän avgift till lotsinrättningen, vilken avgift enligt huvudförslaget icke är avpassad efter lotsledernas längd, skall verka i och för sig på sådant sätt, att en förskjut-

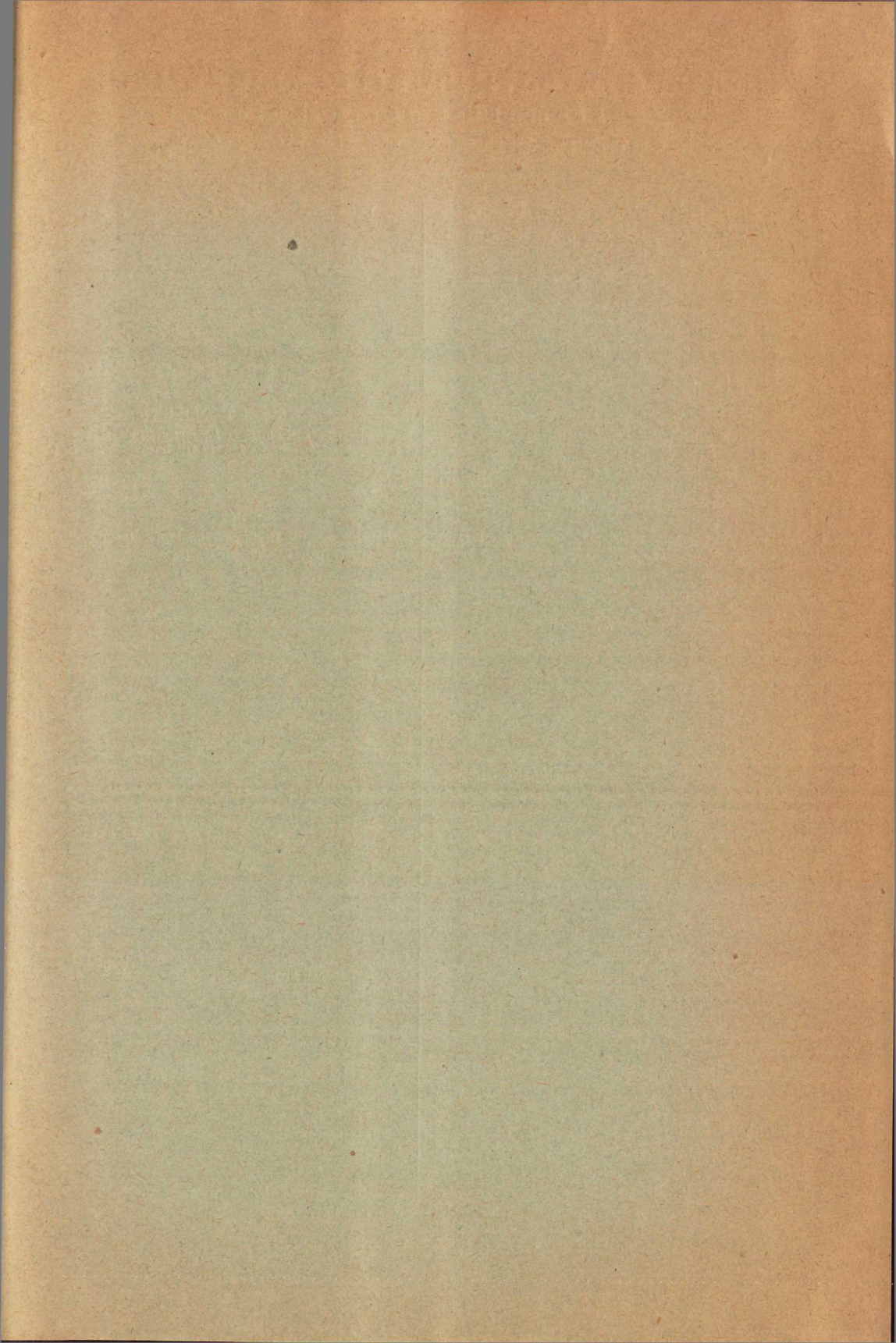
¹ Se ovannämnda betänkande sid. 41—43.

ning i avgiftsuppbörden äger rum från hamnar med långa infartsleder till hamnar med korta sådana. Men andra faktorer verka i motsatt riktning. En hamn med lång infartsled kan ju vara en sådan, som i stor utsträckning är första in- och utklaringshamn för utrikestrafiken, varigenom där en relativt stor del av lots- och fyravgiftens tonnageavgiftsdel kommer att uppbäras. Dessutom kan ovanligt mycket utrikesgods lossas och lastas där, i vilket fall lastavgiftsuppbörden blir stor. För en hamn med kort infartsled kan givetvis ett motsatt förhållande äga rum, i följd varav avgiftsuppbörden blir av mindre omfattning.

Slutligen må erinras därom, att införandet av lotsfrihet, enligt vad ovan anförts, säkerligen kommer att för vissa hamnar med korta infartsleder medföra en väsentlig nedgång i lotsningsfrekvensen. Härigenom minskas också avgiftsbelastningen för ifrågavarande trafik.







Statens offentliga utredningar 1932

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. [2]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 1. Byggnadsordning för stad, köping och större municipalsamhälle. [6]
2. Byggnadsordning för mindre municipalsamhälle. [7]
3. Byggnadsordningar och utomplansbestämmelser för landsbygden. [8] 4. Bilagor till normalbyggnadsordningar för städer och för landsbygden. [9]
Normalförslag till provisoriska byggnadsföreskrifter. [11]

Statens och kommunernas finansväsen.

Skatteutjämningsberedningen. 1. Statistisk utredning ang. det kommunala skattetrycket. [13]

Politi.

Socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. [1]
Jordbruksutredningens betänkanden. 6. Promemoria rörande inkomstutvecklingen inom Sveriges jordbruk i jämförelse med i andra näringsgrenar och dess sammanhang med lönepolitiken. [10] 7. Betänkande ang. åtgärder för lindrande av jordbrukets kreditvärigheter. [12] 8. Arbetarfrågan inom det svenska jordbruket. [14].

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

De ekonomiska verkningarna för sjöfarten av 1928 års lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsavgifter. [15]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. [5]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. [4]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. [3]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.