



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1945:24
HANDELSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

ANGÅENDE

GRUNDPENNINGVÄSENDET

AVGIVET AV

Kungl. Kommerskollegium

S T O C K H O L M

1 9 4 5

Statens offentliga utredningar 1945

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag till utlänningslag och lag angående ombändertagande av utlänningsanstalt eller förläggning. Norstedt. 169 s. Ju.
2. Betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. Norstedt. 68 s. K.
3. Betänkande rörande särskilda åtgärder vid återförandet till civil verksamhet av till beredskaps-tjänstgöring inkallad personal. Hæggström. 74 s. Fö.
4. Betänkande angående den husliga utbildningen. Beckman. 167 s. S.
5. Betänkande med utredning och förslag angående yrkesutbildning av sjöfolk av manskapsgrad samt åtgärder till höjande av sjöfolkets allmänna och medborgerliga bildning. Idun. 370 s. E.
6. Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 7. Förslag till åtgärder för livsmedelsforskningens ordnande. Hæggström. 150 s. H.
7. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 1. Allmänna synpunkter. Idun. 109 s. K.
8. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 2. Blekingenätets järnvägar. Idun. 124 s. 1 pl. K.
9. Promemoria med förslag till arrendebestämmelser för kommunal jord. Marcus. 56 s. Jo.
10. Betänkande och förslag rörande effektivisering av skyddshemselevernas eftervård m. m. Marcus. 158 s. S.
11. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 8. Framställningar och utlåtanden från kommissionen för ekonomisk efterkrigsplanering. 2. Betänkande med förslag till vissa åtgärder i syfte att under depression stimulera avsättningen av varaktiga konsumtionsvaror m. m. Marcus. 153 s. Fi.
12. Investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1945/46 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten. Marcus. viij, 350 s. Fi.
13. Bilagor till investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1945/46 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten. Marcus. 83 s. Fi.
14. Socialpolitikens ekonomiska verkningar. Av Welinder. Beckman. 113 s. S.
15. Stadsplanutredningen 1942. 3. Förslag till byggnadslag m. m. V. Petterson. 646 s. Ju.
16. Betänkande med förslag till nyorganisation av kyrkomusikerbefattningarna m. m. Del 1. Hæggström. 208 s. E.
17. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 5. Tiden juli 1943—juni 1944. Idun. 484 s. Fo.
18. Normalbrandordning för städer, köpingar och municipalsamhällen. Norstedt. 21 s. K.
19. Normalbrandordning för landskommuner. Alternativ 1. För kommuner med bygdebrandförsvaret och skogsbrandförsvaret samordnade. Norstedt. 2 s. K.
20. Normalbrandordning för landskommuner. Alternativ 2. För kommuner, i vilka skogsbrandförsvaret ordnats för sig. Norstedt. 22 s. K.
21. Betänkande och förslag rörande upplysningsverksamhet om och inom försvaret. Katalog- o. Tidsskriftstryck. 142 s. Fö.
22. Ungdomen och nöjeslivet. Ungdomsvårdskommitténs betänkande del 3. Hæggström. 371 s. Ju.
23. Socialvårdskommitténs betänkande. 10. Statistisk undersökning angående folkpensionärernas bostadsförhållanden m. m. Beckman. 108 s. S.
24. Betänkande angående grundpenningväsendet. Marcus. 64 s. H.

Ann. 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.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1945:24
HANDELSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

ANGÅENDE

GRUNDPENNINGVÄSENDET

AVGIVET AV

Kungl. Kommerskollegium

STOCKHOLM 1945

ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG

457662



Förslag

till

Kungl. Maj:ts hamnförordning.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna som följer:

1. Om hamns gränser i vattnet.

2. Om hamnordning.

3. Om hamntaxa.

20 §.

Om skyldighet att för hamn avgiva statistiska uppgifter gäller vad därom särskilt stadgats.

4. Om grundpenningtaxa.

21 §.

För begagnande av lastageplats för lastning eller lossning av gods må ersättning (*grundpenningar*), i enlighet med vad nedan stadgas, genom särskild taxa (*grundpenningtaxa*) på ansökan av lastageplatsens ägare eller innehavare fastställas av kommerskollegium.

22 §.

Grundpenningar skola, med belopp som anges i grundpenningtaxan, utgå för registerton av anlöpande fartygs nettodräktighet.

Nedsättning till hälften i eljest utgående grundpenningar skall åtnjutas för fartyg, som anlöper lastageplatsen för lastning eller lossning av gods vars sammanlagda rymd ej överstiger hälften av fartygets nettodräktighet. Vid beräkning av det lastade och lossade godsets rymd skall en registerton anses motsvara 1 500 kilogram för gods, som i konossement eller annan handling, enligt vilken godset befordras, upptages i vikt, och 2,83 kubikmeter för annat gods.

I grundpenningtaxa må stadgas, att för fartyg, som anlöper lastageplatsen, skall erläggas ett minsta belopp av grundpenningar å fem kronor.

Vad i 9 § 2. a) och b) samt d)—f) stadgats om befrielse i vissa fall från hamnavgift för fartyg skall i tillämpliga delar lända till efterrättelse i fråga om befrielse från grundpenningar.

23 §.

Ej må grundpenningar fastställas högre än att den beräknade uppbörden vid lastageplatsen för år motsvarar sammanlagda beloppet av nedan angivna kostnader, såvitt de avse anordningar, som erfordras för sjöfartens trygghet och bekvämlighet:

- 1) kostnad för underhåll av anordning vid lastageplatsen för fyrbelysning och utprickning av farled samt för fartygs förtöjning;
- 2) kostnad för vidmakthållande av muddrat djup i inseglingränna och vid lastageplatsen ävensom underhållskostnad för vågbrytare;
- 3) skälig avskrivning å kapitalvärdet för de i 1) omnämnda anordningarna, i den mån de bekostats av lastageplatsens ägare eller innehavare; samt
- 4) skälig ränta å kapitalvärdet för de i 3) avsedda anordningarna efter avdrag av avskrivning, som nyss sagts.

I kapitalvärdet enligt 3) och 4) må såvitt angår kajer ej inräknas mera än som belöper på de från grunden uppförda förtöjningsanordningar, som ingå i kajen, eller, därest dylika anordningar saknas, ett belopp motsvarande de beräknade kostnaderna för uppförande av dylika anordningar. I underhållskostnad enligt 1) må i fråga om kajer ej räknas med större underhållskostnad än som erfordras för underhåll av de i detta stycke avsedda förtöjningsanordningarna.

Är trafiken vid viss lastageplats ringa, må ej i anledning därav grundpenningarna utgå med högre belopp än i allmänhet vid andra lastageplatser med likartade anordningar.

24 §.

I grundpenningtaxa må stadgas, att, därest över lastageplatsens kaj gods för annans än lastageplatsinnehavarens räkning lastas eller lossas, denne äger att av godsets avlastare eller mottagare uppbära varuavgift med belopp, motsvarande högst den hamnavgift för varor, som enligt i grundpenningtaxan angiven hamntaxa utgår vid lastning eller lossning över hamnen tillhörig kaj eller brygga, dock att, om lastageplatsen är belägen inom de för hamnen fastställda gränserna, varuavgiften skall minskas med det belopp, varmed hamnavgift utgår för godset.

Vad i 10 § 2. stadgats om befrielse i vissa fall från hamnavgift för varor skall i tillämpliga delar lända till efterrättelse i fråga om befrielse från varuavgift.

25 §.

Vad i 9 § 3., 11 § och 12 § första stycket stadgats skall äga motsvarande tillämpning i avseende å grundpenningar.

26 §.

Ansökan om fastställelse av grundpenningtaxa skall ingivas till kommerskollegium. Vid ansökan skola fogas:

- 1) handlingar, utvisande att sökanden äger förfoga över lastageplatsen;
- 2) uppgift angående där befintliga anordningar, som i 23 § 1) avses;

3) uppgift om de underhållskostnader, som sökanden under vart och ett av de senast förflutna fem åren må hava nedlagt å anordningar, som i 23 § 1) och 2) avses;

4) förslag till sådan avskrivning, som i 23 § 3) avses;

5) utredning angående omfattningen av den rörelse, som vid lastageplatsen bedrivits och är avsedd att bedrivas; samt

6) förslag till grundpenningtaxa.

Kommerskollegium äger meddela närmare föreskrifter angående den utredning, som sökanden har att förebringa.

Är fråga om förnyelse av grundpenningtaxa, vars giltighetstid icke utlupit, skall ansökan vara till kollegium ingiven före den 1 april det år, vid vars utgång taxan upphör att gälla.

27 §.

Där kommerskollegium så finner erforderligt eller sökanden det begär, har kollegium att förordna om besiktning och värdering av lastageplatsen genom en särskild värderingsnämnd. Kollegium har ock att bestämma tid för sådan förrättning.

28 §.

Värderingsnämnd, som i 27 § sägs, skall utgöras av tre av kommerskollegium utsedda förrättningsmän. Till förrättningsmän skola kallas dels en opartisk ordförande, dels två personer, som kunna anses företräda den ene rederinäringens och den andre lastageplatsägarnas intressen.

Kollegium har att i mån av behov tillkalla tekniskt sakkunnig att biträda värderingsnämnden.

Resekostnad samt arvode till förrättningsman och sakkunnig ävensom nämndens expensutgifter bestridas av sökanden enligt grunder, som kollegium äger fastställa, samt utbetalas i den ordning kollegium bestämmer.

29 §.

1 mom. Värderingsnämnden skall förrätta besiktning av de vid lastageplatsen befintliga anordningar, som i 23 § 1) avses, ävensom verkställa värdering av samma anordningar, i den mån de bekostats av lastageplatsens ägare eller innehavare. Värderingsnämnden skall ock verkställa beräkning av de årliga kostnader, vartill det i 23 § 1) och 2) avsedda underhållet för närmaste femårsperiod skäligen kan skattas.

2 mom. Har värdering tidigare icke ägt rum av lastageplats, skall värdet av därstädes befintliga anordningar, som i 23 § 1) avses, beräknas efter anläggningskostnaderna med skäligt avdrag för den slitning, som anordningarna varit underkastade efter uppförandet.

Där värdering tidigare skett av lastageplats, skall beräkningen grundas å det vid den senaste värderingen åsatta värdet med tillägg av kostnad för där-efter utöver underhåll verkställd förbättring av anläggningen samt med avräkning av värdet av den slitning, som anordningarna varit underkastade efter den senaste värderingen.

3 mom. På begäran av värderingsnämnden skall lastageplatsinnehavaren styrka den av honom jämlikt 26 § 3) lämnade uppgift å underhållskostnader.

30 §.

Över värderingen skall upprättas besiktnings- och värderingsinstrument enligt formulär, som fastställles av kommerskollegium.

Instrumentet skall underskrivas av nämndens ordförande. Därvid skall fogas det särskilda utlåtande, som den tekniskt sakkunnige må hava avgivit, ävensom från nämndens beslut skiljaktig mening, som förrättningsman må hava anfört. Nämndens ordförande skall översända instrumentet till sökanden.

31 §.

Sökanden har därefter att till kommerskollegium insända värderingsinstrumentet med bilagor jämte i förekommande fall framställning om sådan jämkning i förslaget till grundpenningtaxa, som må föranledas av värderingen.

Är fråga om förnyelse av taxa, vars giltighetstid icke utlupit, skola handlingarna i ärendet vara till kollegium ingivna senast den 1 augusti det år, vid vars utgång taxan upphör att gälla.

32 §.

Grundpenningtaxa skall fastställas att gälla viss tid, skolande taxorna inom ett och samma län, där ej kommerskollegium för särskilt fall annorlunda bestämmer, utlöpa samtidigt med hamntaxorna inom länet.

Vad i 16 § stadgats skall äga motsvarande tillämpning i avseende å grundpenningtaxa, som fastställts av kollegium.

33 §.

Innehavare av lastageplats, för vilken grundpenningtaxa blivit fastställd, skall för lastageplatsrörelsen, i den omfattning här nedan sägs, föra särskilda räkenskaper utan sammanblandning med lastageplatsinnehavarens övriga räkenskaper.

Lastageplatsräkenskaperna skola avslutas med kalenderår samt i övrigt enligt formulär, som fastställles av kommerskollegium, föras så, att de utvisa:

a) under året uppburna grundpenningar, däri inräknade de å lastageplatsinnehavarens egna fartyg belöpande, ävensom varuavgifter;

b) utgifter under året för anordningar, som i 23 § 1) och 2) avses, med fördelning å anläggningskostnader, grundförbättringskostnader och underhållskostnader.

Det åligger lastageplatsinnehavaren att, där kollegium så finner nödigt, tillhandahålla kollegium lastageplatsräkenskaperna.

34 §.

Om skyldighet att för lastageplats avgiva statistiska uppgifter gäller vad därom särskilt stadgats.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1947, från och med vilken dag förordningen den 31 december 1907 (nr 137 s. 1) angående taxor å hamnavgifter samt förordningen den 31 december 1907 (nr 137 s. 8) angående taxor å grundpenningar ävensom förordningen den 8 maj 1874 (nr 26 s. 11) angående hamnordningar och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnarne i riket skola upphöra att gälla.

Övergångsbestämmelser.

1. För de i 4 § avsedda hamnarna skall, där ej kommerskollegium för särskilt fall annorlunda bestämmer, hamnordning vara fastställd före utgången av år 1950.

2. På kommerskollegium ankommer att meddela beslut angående ändring i hamnordning, hamntaxa eller grundpenningtaxa, som vid denna förordnings ikraftträdande är gällande.

3. För hamnarna inom de i 15 § angivna grupperna av län skola, där ej kommerskollegium för särskilt fall annorlunda bestämmer, hamntaxor första gången enligt denna förordning fastställas att gälla från ingången av nedan angivna år: Grupp A 1949, Grupp B 1950, Grupp C 1951, Grupp D 1952, Grupp E 1948.

4. Där ej kommerskollegium för särskilt fall annorlunda bestämmer, skola grundpenningtaxor, som fastställts enligt förordningen den 31 december 1907, upphöra att gälla vid utgången av år 1947.

I. Grundpenningarnas historia.

Grundpenningväsendets tillkomst är höljd i dunkel. Själva uttrycket »grundpenningar» förekommer redan på 1600-talet och begagnades då såsom synonymt med hamnpenningar. Uttrycken variera i olika taxor, men de vanliga benämningarna för hamnavgifterna voro då — förutom hamnpenningar — bropenningar, lastpenningar, pålpenningar, ringpenningar, baggarpenningar, duc d'albpenningar och även uttrycket grundrensningspenningar förekommer, vilket var liktydigt med mudderpenningar. De olika beteckningarna tyda här på att särskilda avgifter avkrävts sjöfarten för skilda slag av anstalter, som i hamnarna vidtagits för sjöfartens bekvämlighet. Än tydligare framträder denna princip ifråga om sådana avgifter som barlastpenningar, som utgjorde ersättning för begagnande av anstalter för lastning och lossning av barlast, och kokhusavgiften, som upptogs för de s. k. kokhusens underhåll.

På sina håll torde rätten för städerna att uppbära hamnavgifter ha innefattat en viss monopolställning gentemot landsbygden. Stadsprivilegierna torde nämligen ha ansetts ha den innebörden, att bönderna skulle — liksom de till följd av förbudet mot landsköp voro pliktiga att köpa sitt behov av varor i städerna — också vara skyldiga att vid försändning av t. ex. spannmål sjöledes låta varorna gå över stadens kaj. Det var då naturligt att, om bönderna i stället byggde en brygga eller lastageplats för utförseln av sina varor, den stad, som låg närmast, ansåg sig berättigad att uppbära avgifter för de varor, som passerade lastageplatsen, såsom ersättning för den inkomstminskning staden fick vidkännas i sin egen hamnrörelse.

Ur allmogens synpunkt var givetvis denna ordning föga tillfredsställande, då bönderna dels hade att bygga och underhålla bryggorna, dels ock belastades med hamnavgifter till vederbörande stad, oaktat de icke begagnade dess hamninrättning. Man finner också, att klagomål häröver anfördes från allmogens sida, så t. ex. vid 1766 års riksdag, då Gotlands allmoge i sina besvär anhöll att antingen befrias från att bygga och vidmakthålla bryggorna vid hamnarna och lastageplatserna eller också att »sig til hjelp derwid undfå de Bropenningar, som Wisby stad af hwart Fartyg upbår».

I Kungl. Maj:ts resolution den 9 december 1766 på dessa besvär (§ 45) avslogs emellertid framställningen med den motiveringen, att rättigheten för Visby stad till hamn- och bropenningar såväl vid staden som lanthamnarna — liksom allmogens skyldighet att bygga och underhålla hamnbryggorna — vore grundad i äldre och senare Kungl. resolutioner, privilegier och förordningar och det framhölls, att detta skett för allmogens egen bekvämlighet,

i det den därigenom finge avlasta sina tunga varor på andra ställen än i Visby stad.

Frågan togs sedermera upp i ett större sammanhang vid 1823 års riksdag, då ständerna avlätto en skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 november 1823, vari hemställdes om en undersökning rörande uppkomsten, beskaffenheten och beloppen av de särskilda sjöfartsavgifter, som under namn av vinterligningspengar samt bro-, hamn-, mudder- och duc d'albavgifter av allmogen till städerna erlades, då den för begagnande av rättigheten att från köpingar och lanthamnar utföra egna produkter i närmaste stad därå begärde förpassning. Ständerna önskade också, att Kungl. Maj:t ville låta till allmän efterrättelse kungöra vilka avgifter var och en stad skulle äga uppbära, från vilka ställen de till varje särskild stad borde utgå och till vad belopp de borde utgå.

Utredningen uppdrogs åt Kommerskollegium, som den 12 juni 1826 avgav utlåtande i ämnet. Kollegium hade infordrat uppgifter från länsstyrelserna i de olika länen om förekomsten av avgifter av den art, som i riksdagens skrivelse åsyftades. Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län hade meddelat, att några dylika avgifter ej förekommo inom deras respektive län. Däremot uppgav länsstyrelsen i Västernorrlands län, att det inom Härnösands tullkammardistrikt blott funnes en lastageplats, nämligen Nyland, där några avgifter ej upptoges av fartyg, som ginge inrikes orter emellan. Inom Sundsvalls tullkammardistrikt funnes tre lanthamnar, nämligen Svartvik, Skönvik och Vifsta varv. Vid Svartvik uppbure den s. k. strömrensningsskommittén avgifter enligt vissa Kungl. brev. Vid Skönvik och Vifsta varv utginge enligt »gammal praxis» vissa avgifter till Sundsvalls stad. Kollegium hemställde, att staden ej vidare skulle äga att uppbära avgifter från dessa lanthamnar, då det icke syntes billigt, att fartyg, som ankomme till eller avginge från dessa hamnar, skulle, även om de ej anlöpte Sundsvalls hamn, till staden vidkännas avgifter, vartill staden ej kunnat visa sig vara lagligen berättigad. I Gävleborgs län uppburos liknande avgifter av Hudiksvalls stad för fartyg, som anlöpte lastageplatsen Håsta udde. Då denna emellertid enligt Kollegii uppfattning borde betraktas såsom belägen inom området för Hudiksvalls stads hamn, fann Kollegium billigt, att staden alltfort finge där uppbära hamnumgälder.

Beträffande Västmanlands län uppgav Kollegium, att städerna Västerås och Köping uppbure hamnavgifter vid Strömsholms lastageplats. Denna hade »blifwit ansedd höra under Westerås och Köpings städer i afseende på det stadsmannayrke, som der drifwes genom factori och seglation», och dessa städer hade egentligen anlagt denna lastageplats. Kollegium ansåg, att avgifter även framgent borde utgå till nämnda städer av fartyg, som anlöpte lastageplatsen i fråga.

Även på vissa andra håll uppburos liknande avgifter av städerna, och Kollegium hemställde, att i vissa av dessa fall avgifter fortfarande skulle utgå.

Kollegium hemställde också, att vissa allmänna föreskrifter rörande hamnavgifterna skulle meddelas av Kungl. Maj:t.

I brev den 9 maj 1827 beslöt Kungl. Maj:t i anledning av Kollegii hemställan »den allmänna grund böra antagas och följas för de afgifter på fartyg och båtar, som under namn af Winterliggningspenningar, samt Bro-, Hamn-, Mudder- och Duc d'Albe-avgifter, erläggas vid Köpingar och Landthamnar, att afgifterna icke skola äga rum i andra fall, än då fartyg och båtar besöka en hamn, der sådana äro i behörig ordning fastställde, samt att den genom afgifterna inflytande inkomst skall i främsta rummet användas till det föremål, som med deras åläggande egenteligen åsyftas, nemligen iståndsättande och vidmakthållande af den hamn, der de uppbäras».

Kollegii hemställan i avseende å avgifterna vid de olika platserna bifölls i huvudsak.

Slutligen anbefalldes länsstyrelserna i de län, »som äro belägna vid hafvet eller vid insjöarne Wenern, Wettern, Hjelmaren och Mälaren, att, efter granskning af nu gällande föreskrifter, stadganden och förordnanden, upprätta för hvarje stad inom samma Län serskildta Taxor, utvisande hvilka afgifter af hvad namn och beskaffenhet, som hälst, Staden är berättigad att af Sjöfarande uptaga, samt till hvad belopp afgifterne skola utgå». I samband härmed skulle, om ändring enligt länsstyrelsernas uppfattning vore påkallad i taxorna, anmälan härom ske hos Kungl. Maj:t och Kungl. Maj:ts beslut avvaktas, innan taxorna utfärdades.

Syftet med dessa föreskrifter var uppenbarligen att skydda sjöfarten mot att obehörigt uppskörtas genom avgifter till hamnar och lastageplatser. Kungl. Maj:ts ingripande härvidlag torde rättsligt sett ha grundats på Kungl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsrätt enligt § 89 regeringsformen, enligt vilken Kungl. Maj:t kan reglera »grunderna för allmänna inrättningar av alla slag», vartill även hamnarna torde ha räknats. Den grundläggande synpunkten härvidlag torde ha varit, att den allmänna rörelsen icke skulle få påläggas några avgifter utan att de prövats av statlig myndighet, en grundsats, som när 1827 års kungabrev kom till ännu ej vunnit något direkt uttryck i lagstiftningen men som senare — såvitt de kommunala hamnarna angår — blev lagfäst i 1862 års kommunallagar.

I viss mån hade emellertid principen redan tidigare i den administrativa lagstiftningen vunnit burskap. Sålunda intogs i 31 § 11 p. i landshövdinginstruktionen den 10 november 1855 ett stadgande, enligt vilket Kungl. Maj:ts befallningshavande skulle — närmast med avseende å städerna — hava uppsikt över att »inga obehöriga afgifter de trafikerande åläggas». I 8 p. av samma paragraf ålades också befallningshavanden att till Kungl. Maj:t avge förslag å hamn-, bro- och färjavgifter.

Emot den grundsats, som sålunda kommit till uttryck, att avgifter på den allmänna rörelsen ej få påläggas utan prövning av offentlig myndighet, den kan lämpligen benämnas *taxeprincipen*, har under tidernas lopp brutit sig en annan synpunkt, den skulle kunna betecknas såsom *äganderättsgrundsatsen*, nämligen att det tillkommer ägaren av en hamn, brygga eller lastageplats att

träffa överenskommelse med den som vill begagna anläggningen, således fartygets ägare eller befälhavare resp. varuägaren, angående den ersättning, som vederbörande har att utgöra för detta begagnande. Trots de föreskrifter om offentlig prövning av avgifterna, som stadgades i 1827 års Kungl. brev, gjorde sig alltfört denna grundsats gällande.

Så var t. ex. fallet i ett ärende rörande avgifterna vid Nylands lastageplats. I en den 26 oktober 1847 av länsstyrelsen i Västernorrlands län utfärdad hamnordning för denna lastageplats förordnades bl. a., att av varje vid lastageplatsen lossande eller lastande fartyg skulle erläggas dels till barlastkajens underhåll och nybyggnad, dels till hamnfogdens avlöning en skälig avgift efter överenskommelse, intill dess lämplig taxa därå kunde bliva av Kungl. Maj:t fastställd.

När lastageplatsägarna, Nylands byamän, sedermera hos Kungl. Maj:t sökte dylik fastställelse av taxa, förklarade emellertid Kungl. Maj:t i brev den 29 september 1848, att, då någon utredning icke förebragts vare sig rörande vid platsen vidtagna anstalter till sjöfartens fromma eller beträffande äganderätten till den ifrågavarande barlastplatsen, Kungl. Maj:t desto mindre velat fastställa de föreslagna avgifterna som det på ägarne till jorden »alltid beror att om de afgifter, som derför böra erläggas, med vederbörande gods- och fartygsegare öfverenskomma».

Först år 1853 inkommo Nylands byamän med en förnyad framställning i ämnet till Kungl. Maj:t och anhöllo därvid, att, då numera utredning såväl beträffande vid lastageplatsen vidtagna anstalter till sjöfartens gagn som rörande viss fråga om äganderätten föreläge, Kungl. Maj:t måtte meddela byamännen tillstånd »att af alla vid Nyland lastande och lossande fartyg få uppbära kokhuspenningar med 6 rst och hamnpenningar med 2 sk samt barlastavgift, när barlast lossas, med 4 sk, allt banko, för hvarje läst af fartygens dräktighet». Vad beträffar hamnpenningar uttalade länsstyrelsen i avgivet yttrande med hänvisning till förklaringen i Kungl. brevet 1848 angående jordägarnas rätt att själva bestämma avgifterna, att »det otvifvelaktigt måste vara förmånligare för de sjöfarande att denna avgift varder bestämd», samt hemställde, att »densamma måtte såsom grundpenningar eller en ersättning för rättigheten att begagna landet för tilläggning af fartyg utgå». Med grundpenningarna ansåg länsstyrelsen kokhusavgiften kunna sammanslås och dessa sammanslagna avgifter borde utgå med ett jämkat belopp, utgörande »avgift för kajers, broars och kokhusets begagnande» att uttagas av varje vid platsen lastande och lossande fartyg per läst av fartygets dräktighet. Mot uppbärande av de fastställda avgifterna, grundpenningar och barlastavgift, »utöfver hvilka ingenting under hvad benämning som helst får fordras», skulle byamännen enligt länsstyrelsens mening vara skyldiga att »underhålla nödiga broar och kajer samt kokhus i fullgodt stånd». Det borde vidare åligga byamännen att genast bättra vid årlig syn befintliga bristfälligheter »vid äfven tytyr att avgifternas uppbärande i annat fall inställes».

Kommerskollegium, som avgav utlåtande i ärendet den 9 april 1856, delade i avseende på hamnavgiften den av länsstyrelsen framförda åsikten, »att

det äfven för de sjöfarande måste vara förmånligare att en sådan afgift var-
der genom taxa bestämd, än om det såsom hittills skall bero af jordägarne
sjelfve att om den afgift, som för fartygs anläggning vid lastageplatsen bör
utgå, med vederbörande gods- eller fartygsägare för hvarje särskildt tillfälle
öfverenskomma». Gentemot av Härnösands stad åberopad rättighet att upp-
bära hamnumgåld av fartyg, som lossade eller lastade vid Nylands lastage-
plats, erinrade Kollegium, att jämlikt den föregående år fastställda taxan för
avgifter till Härnösand staden icke ägde uppbära hamnpenningar av andra
fartyg än sådana, som anlöpte stadens hamn, samt att staden, Kollegium ve-
terligt, ej heller särskilt fått sig tillagd rättighet att beräkna hamnpenningar
för fartyg, som utan att anlöpa stadens hamn ankomme till eller avginge från
Nylands lastageplats. Ifrågavarande avgifts erläggande till jordägarna ansåg
Kollegium »vara desto mera både billig och ledande till sjöfartens båtnad
som, efter hvad Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande hemställt, byamän-
nen skulle dervid få sig såsom villkor för afgiftens fortfarande ålagdh, att i
fullgodt skick underhålla de för fartygens anläggning nödige broar och ka-
jer».

Genom Kungl. brev den 7 maj 1856 fastställdes, i enlighet med Kommers-
kollegii hemställan, »Taxa å avgifter, som vid Nylands lastageplats böra af
ankommande fartyg till Nylands byamän erläggas», i vilken taxa grundpen-
ningar och barlastavgift voro upptagna, varjämte fastställdes vissa vid taxan
fogade »anmärkningar».

År 1857 anhöll ägaren av Skönviks glasbruk och lastageplats i närheten av
Sundsvall, att Kungl. Maj:t måtte fastställa »en kajavgift» att utgå för varje
fartyg, som anlöpte Skönviks »med betydlig kostnad» av sökanden anlagda
hamn och kaj. Härvid åberopade han även ovanberörda Kungl. brev den 9
maj 1827, enligt vilket de fartyg, som ankommo till Skönviks hamn, voro be-
friade från hamnavgifter till Sundsvalls stad. Länsstyrelsen tillstyrkte fast-
ställandet av en taxa å grundpenningar eller avgift för kajers och broars be-
gagnande och föreslog dessutom särskilda bestämmelser i avseende å för-
pliktelse för lastageplatsens ägare att i fullgott skick underhålla nödiga kajer
och broar m. m. Dessa bestämmelser voro av samma innehåll som de för
Nylands lastageplats tidigare fastställda. Taxa fastställdes sedermera genom
Kungl. brev den 27 mars 1858.

Följande år anhöll ägaren till Wifsta varvs hamn och lastageplats, att »i
likhet med hvad i afseende å den på omkring en fjerdedels mil från Wifsta
warf belägna Skönviks lastageplats blifvit — — — bestämdt» även för den-
na lastageplats måtte fastställas »taxa å en afgift för kajers och broars be-
gagnande, att till Warfsbolaget erläggas med trettio öre Riksmünt per läst
af hvarje fartyg, som wid platsen lossar eller lastar». Kollegium tillstyrkte,
»det samma taxa, som för Skönviks hamn — — — fastställts, måtte få blifva
gällande för Wifsta warfs hamn och lastageplats, och i följd deraf en af-
gift för kajers och broars begagnande bestämmas att af hvarje wid platsen

lastande eller lossande fartyg under benämning af grundpenningar utgå — — — äfvensom att öfriga uti taxan för Skönviks hamn meddelade bestämmelser må uti nu ifrågakända taxa inflyta». Kungl. Maj:t fastställde i enlighet härmed taxa den 10 juni 1859.

Under år 1860 erhöles tre lastageplatser — nämligen Sandarne i Gävleborgs län samt Husom och Svartvik i Västernorrlands län — av Kungl. Maj:t fastställelse å taxor å grundpenningar.

Vad beträffar Sandarne ansåg ägaren det vara med billighet överensstämmande, att de fartyg, som anlöpte denna hamn och betjänade sig av bekvämligheterna därstädes, i någon mån bidroge till desammas underhållande, helst dessa fartyg icke hade att till Söderhamns stad erlægga så kallade grundpenningar. Det må nämnas, att, enligt vad av ett rådhusrättsprotokoll 1853 framgick, ägaren tillhandlat sig lastageplatsen under villkor att för rörelsen därstädes skulle till Söderhamns stad erläggas stadgade hamnumgälder eller avgifter för sjöfarten. Kommerskollegium fann — med hänsyn till de av sökanden med betydlig kostnad vidtagna anstalterna till sjöfartens bekvämlighet — billigt, att en lämplig avgift erlades av till platsen ankommande fartyg. Med hänvisning till grundpenningtaxorna för Skönviks och Vifsta varvs lastageplatser tillstyrkte Kollegium, att dylik avgift skulle utgå av varje vid Sandarnes lastageplats lastande eller lossande fartyg, men att detta icke måtte »föranleda minskning i den Söderhamns stad författningenligt tillkommande rätt till afgifters uppbärande för trafiken från och till merberörda lastageplats».

I ärendet angående taxa för Husoms lastageplats norr om Örnsköldsvik anförde Kommerskollegium, att billigheten syntes fordra att, »i likhet med hvad som blifvit förunnadt egarne af åtskillige andra inom Wester Norrlands län belägna lastageplatser, sökanderne må af de till Husoms lastageplats ankommande fartyg uppbära en skälig afgift såsom bidrag till underhåll af de för sjöfartens bekvämlighet derstädes gjorda anläggningar».

Vad slutligen beträffar Svartviks lastageplats söder om Sundsvall hade visserligen genom Kungl. brev 1824 och 1825 stadgats rätt för strömningskommittén att där uppbära avgifter, men dessa voro enligt vad ägaren gjorde gällande icke tillfyllest som ersättning för de utvidgade och förbättrade anstalterna vid platsen. Under återopande av Kungl. Maj:ts tidigare beslut i liknande fall tillstyrkte Kommerskollegium med hänsyn till »de betydliga kostnader», som nedlagts vid denna lastageplats, att även här en avgift »under benämning af grundpenningar» måtte utgå av varje lastande eller lossande fartyg.

Under de följande åren erhöles ägare av ett flertal lastageplatser vid den norrländska kusten och även av några lastageplatser söderut på detta sätt Kungl. Maj:ts fastställelse av taxor å grundpenningar. Enligt en förteckning å hamnumgälder i riket som finnes fogad vid ett av Kommerskollegium den 28 maj 1867 avgivet utlåtande angående hamnavgifter m. m. utgingo grundpenningar vid 25 lastageplatser.

Under de följande årtiondena skedde ingen annan förändring i grundpenningväsendet än att avgifterna i samband med införandet av det nya skeppsmätningssystemet fastställdes att utgå med i regel 16 öre för ton av fartygets dräktighet. Avgiften uppbars för varje besök, som fartyget gjorde, oavsett om det gick i ut- eller inrikes fart, dock beviljades efter hand viss nedsättning för ångfartyg i reguljär trafik. Ytterligare en förändring i grundpenningtaxorna vidtogs då på förslag av Kommerskollegium genom skilda Kungl. brev under åren 1893 och 1894 föreskrevs en uppdelning av avgiften i särskild avgift för ankommande och för avgående fartyg med hälften för vardera samt nedsättning till tre fjärdedelar av avgiften vid ankommande från eller avgående till inrikes ort.

Sistnämnda ändring föranleddes av önskan att i avvaktan på närmare utredning tillmötesgå de krav på lindring i sjöfartavgifterna, som framställdes från sjöfartsnäringsens representanter. Vid en inom Kommerskollegium med anledning av dessa framställningar verkställd utredning inhämtades yttranden från såväl lastageplatsägarna som vederbörande länsstyrelser. Kollegium avgav sedermera den 25 juni 1895 utlåtande och förslag till omreglering av grundpenningväsendet. I detta utlåtande utvecklade Kollegium för första gången vissa principiella synpunkter på grundpenningväsendet, vilka i det väsentliga blevo grundläggande för den fortsatta utvecklingen.

Kollegium hävdade sålunda lastageplatsägarnas rätt att i egenskap av jord- och strandägare själva bestämma på vilka villkor av dem å egen grund åvägabragta anstalter och gjorda anläggningar finge av andra begagnas och att alltså även själva bestämma de avgifter, som därför borde erläggas. Kollegium framhöll vidare.

Denna befogenhet förringades icke därav att lastageplatsägarna i vissa fall vore skyldiga att underkasta sig offentlig myndighets tillstånd till och kontroll över ifrågavarande anläggningar. Men det vore givet, att, om de önskade upplåta sina anläggningar till mera allmänt begagnande även av andra än dem själva, svårighet och olägenheter av många slag kunde möta för ordnandet av frågor om den ersättning som för begagnandet fordrades, därest ej allmänt gällande till efterrättelse påbjuden avgiftstaxa funnes fastställd, och härför krävdes åter offentlig myndighets medgivande. Detta syntes vara anledningen till att lastageplatsägare, som ville upplåta sina anläggningar till sjöfartens begagnande, nödgades vända sig till Kungl. Maj:t för att »vinna fastställelse af och derigenom bereda allmän giltighet och tillämplighet åt taxor å afgifter för samma anstalters och anläggningars begagnande». Det vore också naturligt, att från det allmännas sida uppställdes vissa villkor och gränser för fastställande av taxor samt tillsåges, att en viss likformighet, enkelhet och reda iakttoges i taxeväsendet ävensom att avgifterna dels ej överskredo en viss gräns, dels i allmänhet ej sattes högre än att de utgjorde ett skäligt bidrag från sjöfartens sida för åstadkommandet och underhållandet av de anstalter, som vid respektive lastageplatser behövdes för sjöfartens säkerhet och bekvämlighet. Det allmänna borde alltså i avseende å detta taxeväsende utöva »en reglerande verksamhet». Ett närmare prövande av det befogade av högre eller lägre avgifter vid särskilda platser syntes Kollegium i de flesta fall vara omöjligt och »skulle i alla händelser förutsätta en ingripande och kontrollerande verksamhet från statens sida, som, utom det att den skulle åstadkomma en i och för sig icke eftersträfvansvärd, samt med tillgängliga arbetskrafter icke förenlig vidlyftighet och omständlighet, otvifvelaktigt måste anses vara gent emot enskildas görande och låtande föga lämplig».

Grundpenningavgiften, som närmast vore jämförlig med den vid hamnar i egentlig mening utgående tonavgiften för fartyg, vore avsedd att utgöra ersättning till grundägaren för kostnader i och för platsens upplåtande och tillgängliggörande för sjöfarten samt för begagnande av för ändamålet vidtagna anordningar men däremot ej särskild gottgörelse för anordnande av kajer eller bryggor, som kunde vara erforderliga för upplag samt lossning eller lastning av varor. Av denna anledning hade varken grundpenningavgift någonsin blivit fastställd att utgå i annat fall än då fartyg i större eller mindre mån begagnade sig av dessa anordningar, eller särskild kajavgift blivit fastställd att utgå jämte grundpenningavgiften. Denna avgift utgjorde alltså just det bidrag som ansåges böra från sjöfartsrörelsens sida lämnas lastageplatsägare såsom ersättning för tillgodoseendet av denna rörelses fördel medelst beredande av tillfälle till anlöpande av lastageplats i lossnings- eller lastningsändamål.

I enlighet med lastageplatsägarnas enhälligt uttalade mening föreslog Kollegium ej någon allmän nedsättning av grundpenningavgiften, liksom ej heller särskild nedsättning i avgiften för fartyg, som endast begagnade sig av en del av de vid en lastageplats befintliga anstalter till sjöfartens gagn.

Däremot hade såväl det övervägande flertalet av lastageplatsägarna som länsstyrelserna ej haft något att erinra mot en nedsättning av avgiften i de fall då i ett fartyg intoges last vid mera än en lastageplats, vilken nedsättning av de flesta ansetts böra bestämmas så, att för fartyg, som vid en lastageplats intoge mindre än halv last, skulle erläggas endast halv avgift, och detta tillstyrktes också av Kollegium. Den uppdelning av avgiften på ankommande och avgående fartyg som vore gällande borde enligt Kollegii mening upphöra och avgiften borde utgå allenast med visst belopp för varje besök vid lastageplats av där lossande eller lastande fartyg. De tidigare nedsättningarna i avgiften för fartyg, som ankommo från eller avgingo till inrikes ort, ansåg Kollegium böra begränsas till de fall, då fartyget såväl ankomme omedelbart från som ock avginge omedelbart till inrikes ort.

Kollegii utlåtande var emellertid icke enhälligt, i det att föredraganden, kommerserådet Reh binder, anförde skiljaktig mening i avseende å Kollegii förslag om återgång till en gemensam grundpenningavgift i stället för särskilda avgifter för ankommande och avgående samt om avgiftens nedsättning för fartyg, som ankom till eller avgick från inrikes ort.

Reservanten framhöll bl. a. följande.

Sist berörda förman, vilken borde förbehållas fartyg som ginge i inrikes fart, skulle enligt Kollegii förslag även komma i utrikes fart gående fartyg till godo, blott de ej omedelbart ankomme från eller avginge till utrikes ort utan på resa från och till utlandet anlöpte annan inrikes ort. Då avsikten med denna avgiftsnedsättning vore att bereda den svenska sjöfartsrörelsen, som nästan helt uppehöll den inrikes sjöfarten, en fördel, borde nedsättningen endast tillkomma fartyg, som ginge i inrikes fart. Härigenom skulle undvikas, att utländska fartyg, vilka t. ex. till 90 procent ombesörjde trävaruskeppningen från Sverige, genom att — såsom i de flesta fall torde ske — anlöpa flera hamnar vid den svenska kusten komme i åtnjutande av denna lindring i avgiften.

Kollegii förslag föranledde ej någon annan åtgärd än att Kungl. Maj:t i de därefter fastställda grundpenningtaxorna följde de i förslaget uppdragna

riktlinjerna. Avgifterna bestämdes sålunda i regel till 16 öre per ton, att utgå för fartyg över 10 ton för varje gång fartyget anlöpte lastageplats och i grundpenningtaxorna intogos föreskrifter om nedsättning i vissa fall av avgiften i enlighet med Kollegii förslag.

Härigenom ansåg man sig emellertid icke hava slutgiltigt ordnat grundpenningfrågan, ty vid fastställandet av taxor genom beslut år 1895 anbefalldes Kungl. Maj:t vederbörande länsstyrelser att, i sammanhang med insändande av taxeförslag för lastageplatser för tiden efter 1898, dels med eget utlåtande överlämna från lastageplatsägarna infordrade yttranden angående eventuell nedsättning av grundpenningavgifterna, dels inkomma med utredning beträffande de fall, då av sjöfarten samtidigt uppbures såväl grundpenningar vid lastageplats som hamnavgift till stad.

I de med anledning härav inkomna svaren hade lastageplatsägarna i de flesta fall uttryckligen förklarat, att någon nedsättning av de senast fastställda avgifterna icke kunde vidtagas. I sitt den 6 december 1898 avgivna utlåtande i ärendet framhöll Kollegium under återopande av sitt utlåtande av år 1895, att Kollegium ansåge en allmän nedsättning av grundpenningavgiften icke heller då böra ifrågakomma. Kollegium förklarade sig också sakna anledning frångå sin i samma utlåtande uttryckta mening, att frågan om och i vad mån någon avgiftsnedsättning kunde vara befogad vid vissa lastageplatser alltid syntes vara vanskelig att bedöma och ej syntes böra bli föremål för närmare skärskådande från det allmännas sida.

Beträffande frågan om upptagandet vid vissa lastageplatser av både grundpenningar till lastageplatsägaren och hamnavgift till stad, ett förhållande som ägde rum vid Söderhamn, Sundsvall och Piteå, fann Kollegium detta onekligen innebära ett missförhållande, som såvitt möjligt borde avhjälpas till lättnad för sjöfarten. Kollegium föreslog beträffande varutrafiken, att i hamntaxorna för samtliga dessa städer skulle införas stadganden om befrielse från varuavgift till staden vid lastageplatserna inom de områden, där städerna ägde uppbära hamnavgifter. Vad fartygsavgifterna angick, fann Kollegium avgörandet av de stridigheter som i detta hänseende förekommo mellan sjötrafikanter, städer och lastageplatsägare bäst ske genom att i blivande hamntaxor stadgades nedsättning till hälften av eljest utgående avgift för fartyg, för vilket tillika skulle erläggas grundpenningar.

Kollegii uttalande var emellertid icke enhälligt. Föredraganden, sekreteraren Malmén, ansåg icke någon nedsättning böra vidtagas i de hamnavgifter, som ifrågavarande städer uppbure vid vissa lastageplatser, och sekreteraren Berencreutz hyste en principiellt avvikande mening i fråga om den av Kollegium hävdade allmänna uppfattningen av såväl lastageplatsägarnas självbestämmanderätt i avseende å förevarande avgifter som innebörden av och gränserna för det allmännas prövningsrätt med hänsyn till desamma. Sistnämnde reservant anförde härom bl. a.

Då hamntaxeväsendet, till vilket även borde räknas avgifter för bruk av bryggor, kajer och dylika anläggningar upplåtna till allmän trafik, vore en angelägenhet av den största betydelse för landets näringsliv, för dess industri och handel lika väl

som dess sjöfart, måste staten hava — liksom den enligt lagstiftningen också hade — bestämmandet av dessa liksom andra allmänna avgifter av trafiken helt i sin hand. Vikten härav framstode, då man betänkte, att hamnar och andra för lossning och lastning upplåtna anläggningar utgjorde in- och utgångsportarna för varuomsättningen sjöledes mellan in- och utlandet och att över desamma även den inrikes sjöväga varuförseln framginge. Detta hade även av lagstiftningen beaktats, som bl. a. stadgade Kungl. Maj:ts fastställelse av avgiftstaxorna vid dessa anläggningar. Det kunde ingalunda stå i lastageplatsägarens skön att, om han ville av trafikerande uppbära avgifter för sina anläggningar, undgå taxas fastställande för desamma och taga vad avgifter honom lyste.

Kungl. Maj:t fastställde sedermera taxor i stort sett i enlighet med Kollegii förslag. Vad angår förhållandet mellan stad och lastageplats inom stads hamn- respektive hamnavgiftsområde, bibehöllos lastageplatsägarna vid sin rätt att uppbära fulla grundpenningar. I fråga åter om städernas rätt till avgifter vid lastageplatserna fann Kungl. Maj:t icke anledning vidtaga den av Kollegium föreslagna nedsättningen i de till Söderhamn och Sundsvall utgående hamnavgifterna för fartyg, för vilka även erlades grundpenningar. Däremot stadgades med avseende på varuavgiften i Söderhamn och Piteå att »varor, som föras öfver kaj eller brygga å lastageplats, där af Kungl. Maj:t fastställda grundpenningar uppbäras» skulle vara befriade från hamnavgift. Även för Sundsvall skulle liknande bestämmelser gälla. Dock ålades lastageplatsägarna att vara underkastade de förändringar i då gällande bestämmelser, vilka i anledning av den pågående utredningen angående vissa sjöfartsnäringen rörande frågor kunde bli fastställda av Kungl. Maj:t.

Den 15 maj 1900 överlämnade handels- och sjöfartskommittén till Kungl. Maj:t utlåtande och förslag rörande vissa sjöfartsavgifter samt deras reglerande m. m.

I avseende å grundpenningväsendet framhöll kommittén, att det vore av vikt, att detsamma låge i statens hand och under dess kontroll. Kommittén framhöll vidare.

Om platsen upplåtits för allmän trafik, borde det allmänna ha rätt att tillse, att ej trafiken oskäligt betungades eller hindrades eller hämmades genom olämpliga avgifter. Staten hade bl. a. genom föreskrifterna i landshövdinginstruktionen samt kommunallagarnas stadganden om underställning av beslut om nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen tagit frågan om avgifter å den allmänna rörelsen i sin hand. Grundpenningavgiften borde avpassas efter den förmån, som vunnes mot avgiftens erläggande. I sådant syfte borde en av sakkunnig person i ämbetsväg företagen besiktning och uppskattning av anstalterna ske. Avgifterna borde därefter regleras med hänsyn till det genom besiktningen utrönta värdet. Lastageplatsägaren borde vara skyldig att använda inkomsten av avgifterna till anläggningens underhåll och förbättring. Det vore icke avsett, att han genom avgifterna skulle erhålla full gottgörelse för anstalternas åstadkommande och underhåll samt amortering av därå nedlagda medel utan endast ett skäligt bidrag av sjöfarten därför att han upplåte platsen och gjorde den användbar såsom lossnings- och lastningsplats samt tillhandahölle anstalterna för den allmänna trafiken. Avgiften borde påvila endast fartygen men ställas i visst förhållande till den omfattning, vari fartygen vid platsen lastade och lossade.

Vid lastageplatser inom det område, där hamnavgifter av fartyg utginge till stad, borde nedsättning ske i grundpenningarna, motsvarande den med hamnavgiften erlagda gottgörelse för de från stadens sida vidtagna muddrings- och andra arbeten inom det vattenområde, som även av lastageplatsen besökande fartyg begagnades. Beloppet av denna nedsättning syntes böra bliva beroende på lokala förhållanden, men i allmänhet borde fartygen ej bliva högre beskattade därför att den lastageplats de besökte låge inom stads hamnavgiftsområde än om den låge utanför sådant.

Ärendet remitterades därefter till bl. a. Kommerskollegium, som anbefalldes att efter länsstyrelsernas hörande avgiva utlåtande över förslaget i vad detsamma anginge hamnavgifter och grundpenningar.

Kollegium avgav utlåtande den 8 juni 1904 och kritiserade därvid kommitténs uppfattning att även grundpenningväsendet måste ligga i statens hand och under dess kontroll. Kollegium anförde bl. a. följande.

Kommitténs uppfattning vore icke förenlig med vare sig allmänna privaträttsliga grundsatser eller särskilda författningsenliga bestämmelser utan syntes bero på en felaktig föreställning om någon slags höghetsrätt för staten att i detta fall reglerande ingripa i enskildes angelägenheter, för vilken av kommittén förfäktade rätt något verkligt stöd emellertid ej kunnat av densamma åberopas.

Kollegium yttrade vidare.

»Deraf, att, enligt gällande kommunalförfattningar, af respektive kommuner antagna förslag till nya eller förhöjda afgifter å den allmänna rörelsen skola underställas Kungl. Maj:ts pröfning lärar ej — såsom kommittén förmenat — följa att enskilde, som till begagnande af andra upplåta vissa anläggningar eller inrättningar, icke skulle ega härför uppbära afgift med mindre sådan vore af Kungl. Maj:t fastställd.

Kommittén medgifver, att en lastageplatsegare kan för ett enskildt fartygs tilläggning vid hans lastageplats och begagnande af der befintliga anstalter bestämma priset, men ej så om platsen upplåtes för allmän trafik; men när det ena eller andra af dessa fall bör anses vara för handen, derom uttalar sig kommittén alls icke och synes icke heller hafva gjort sig närmare reda för.

Lastageplatserna hafva till ändamål möjliggörandet eller underlättandet af utskeppning hufvudsakligen af trävaror från de norrländska sågverken. Det är, åtminstone i de allra flesta fall, sågverkslastageplatsegarens egna varor, som utgöra föremål för den varuförsel, för hvilken sjötrafiken vid platsen är afsedd. Endast i undantagsfall lärar vid dessa platser någon annan sjötrafik i egentlig mening förekomma. Då alltså, åtminstone i regel, de fartyg, som besöka platsen, göra det för afhemtning av platsegarens varor, torde väl och knappast kunna sägas att fartygs mottagande utan särskildt medgifvande innebär ett upplåtande af platsen till allmän trafik.»

Att emellertid ett i viss mån offentligt taxeväsen rörande dessa platser uppkommit, berodde enligt Kollegii mening ej på att staten ansetts böra i detta avseende ingripa reglerande utan av andra omständigheter. Kollegium anförde härom bl. a. följande.

Det vore givet att sågverksägare, som avyttrade sina varor för utskeppning eller själva låte utskeppa dem, måste vidtaga de anordningar, som vore erforderliga för varornas inlastning i fartyg. I allmänhet torde också vara erforderligt att särskilda anordningar vidtoges och anstalter åstadkommes för att betjäna den sjöfart, med vilken varuförseln ägde rum, och för de kostnader, som härför åsamkades platsens ägare, kunde ej anses oskäligt att från sjötrafikens sida lämnades någon ersättning.

Om emellertid lastageplatsägaren ej kunde förete vederbörligen fastställd avgifts-

taxa och det besökande fartygets ägare eller befälhavare undandrog sig att erlägga den avgift, som lastageplatsägaren fordrade, skulle denne sakna medel att, i synnerhet om fartyget vore av främmande nationalitet, utfå någon avgift. Den avgift, som lastageplatsägaren själv bestämde för fartygs begagnande av anstalterna vid platsen, bleve nämligen ej exekutiv med mindre han erhöle fastställelse av densamma.

Det vore huvudsakligen av denna anledning lastageplatsägare, vilka nedlagt kostnader på anläggningar till fartygstrafikens fördel och härför ansåge sig böra erhålla någon ersättning, brukade ansöka om fastställelse av avgiftstaxa. Man hade ock ansett, att sådan fastställelse ej borde under vissa förutsättningar och villkor förvägras.

Prövningen av de skilda taxorna borde huvudsakligen avse att tillse att avgiften ej sattes över ett visst hävdvunnet maximibelopp, som dock borde minskas beträffande lastageplatser, där endast ringare kostnader blivt nedlagda till sjöfartens nytta. Avgiftsbeloppen borde vidare icke överstiga vad av vederbörande ortsmyndigheter — länsstyrelserna — ansetts vara skäligt, varjämte i avseende å taxornas uppställning borde eftersträvas, att största möjliga likformighet samt enkelhet och reda iakttoges. Avgifterna borde icke utgå med högre belopp än som motsvarade ett skäligt bidrag från sjöfartens sida till åstadkommandet och underhållandet vid de särskilda platserna av erforderliga anstalter för sjöfartens säkerhet och bekvämlighet, även om en mera växlande gradering i särskilda fall av avgiftsbeloppen ansetts ej kunna eller böra ifrågakomma.

Grundpenningavgiften hade från början ansetts böra beräknas efter fartygets hela dräktighet, varför bland annat talade det förhållandet, att fartygs last för en resa plägade intagas vid endast *en* lastageplats. Då emellertid sedermera till följd av fartygens växlande storlek började bliva allt vanligare att lasten intoges på mera än ett ställe, hade från sjöfartens sida uppstått önskan om avgifts erläggande vid varje ställe efter proportion av där intagen last och i de 1895 och senare fastställda taxorna hade bestämts, att för fartyg, från vilket ej lossades eller lastades gods av större rymd än motsvarande hälften av fartygets hela dräktighet, avgift skulle erläggas med endast hälften av den efter fartygets hela dräktighet beräknade avgiften.

Kommittén hade förordat ett fortsättande på denna väg medelst avgiftens uppdelande även i fjärdedelar, under det att Stockholms rederiförening samt Sveriges allmänna sjöfartsförening påyrkat, att avgiften skulle beräknas helt och hållet i förhållande till intagen lastkvantitet.

Kollegium fann skäligt och rimligt, att ifrågavarande avgift borde stå i ett visst förhållande till den lastkvantitet, som intoges i fartyget, och att, där est i fartyget ej intoges full last, sagda avgift med hänsyn därtill borde jämkas. I fråga om sättet för tillämpningen av detta avgiftssystem fann Kollegium det av sjöfartssammanslutningarna föreslagna såsom följdriktigare och rättvisare böra vinna företräde.

En förutsättning för tillämpning av Kollegii förslag vore emellertid enligt Kollegii uppfattning, att en i möjligaste måtto tillförlitlig och rättvis uppskattning av de anstalter och kostnader, för vilka grundpenningavgiften vore avsedd att utgöra vederlag, kunde till ledning för avgiftens bestämmande verkställas. De myndigheter som företrädesvis vore lämpliga att utse besiktningsoch värderingsmän härför vore otvivelaktigt länsstyrelserna i de respektive orterna.

Kollegii utlåtande utmynnade i en tillstyrkan till grundpenningväsendets ordnande efter vissa angivna linjer. Dessa lades sedermera i väsentliga delar

till grund för den nu gällande förordningen angående taxor å grundpenningar av den 31 december 1907.

Enligt denna förordning kan ägare eller innehavare av lastageplats, varifrån utskeppning i större omfattning av trävaror eller vissa andra varor är avsedd att äga rum och varest särskilda anstalter för sjöfartens trygghet och bekvämlighet åvägabragts, erhålla Kungl. Maj:ts fastställelse av taxa å avgifter (grundpenningar) för fartyg, vilka anlöpa platsen och begagna sig av berörda anstalter. Avgiften fastställs att utgå för fartyg, som vid platsen lastar eller lossar viss eller vissa i sådant hänseende i taxan angivna varor och begagnar sig av de därstädes åvägabragta sjöfartsanstalterna. Avgiften utgår med visst belopp för varje av det antal registerton av fartyg, som enligt i taxan upptagna beräkningsgrunder motsvarar den lastade och lossade mängden av sådana varor.

För fartyg, som huvudsakligen för andra fraktändamål än som nyss nämnts anlöper platsen och begagnar sig av därstädes för sjöfartens trygghet och bekvämlighet åvägabragta anstalter, må grundpenningar uppbäras, dock endast där sådant är i taxan särskilt medgivet. För sådant fall bestämmes i taxan avgiften att utgå med visst belopp antingen för fartyget eller ock för varje ton av dess avgiftspliktiga dräktighet.

Avgiftsbeloppen må icke under några omständigheter beräknas så högt, att uppbörden för år av samtliga grundpenningavgifter kan antagas överstiga summan av dels 5,5 % å de värden å anläggningarna, som upptagits i föreskrivet besiktnings- och värderingsinstrument, dels ock underhållskostnaderna, sådana de angivits i värderingsinstrumentet.

Beträffande värderingen stadgas i förordningen, att länsstyrelsen skall, efter att hava meddelat sig i ämnet med vederbörande lotskapten, förordna om besiktning och värdering av de vid platsen befintliga anstalter för sjöfartens trygghet och bekvämlighet samt bestämma tid för sådan förrättning, varjämte länsstyrelsen skall utse en eller flera lämpliga personer att, jämte lotskaptenen eller vid förhinder för honom lotslöjtnanten, delta i förrättningen. I det besiktnings- och värderingsinstrument, som skall över förrättningen upprättas, skola angivas de anstalter, vilka tillkommit uteslutande för fartygstrafikens trygghet och bekvämlighet jämte det värde, de vid förrättningen beräknas äga. Därjämte må i instrumentet angivas sådana anstalter, som, ehuru icke avsedda att enbart tjäna fartygstrafiken, likväl i avsevärd mån äro för denna till gagn, jämte det värde, som anses motsvara fartygstrafikens fördel av dem. För de anstalter, vilka äro huvudsakligen erforderliga eller avsedda för varutrafiken vid platsen, må, om de i instrumentet angivas, något värde icke medräknas. I instrumentet bör även meddelas yttrande av förrättningsmännen, huruvida de ifrågavarande anstalterna för sjöfartens trygghet och bekvämlighet svara mot behovet och ändamålet, samt angående beloppet av den årliga kostnad, som för behörigt underhållande i fartygstrafikens intresse av anstalterna anses erforderlig.

Från sjöfartshåll har vid skilda tillfällen framställts yrkande om reformering av det nu rådande systemet. Sveriges allmänna sjöfartsförening gjorde sålunda den 8 december 1922 en framställning angående omläggning av grundpenningväsendet, varvid föreningen framhöll, att kostnaderna för lastageplatser i allmänhet finge betraktas såsom en omkostnad för vederbörande industriföretag, vilken detta borde täcka genom sina allmänna inkomster på försäljningen. Föreningen inskränkte sig emellertid till att hemställa om en förutsättningslös undersökning, huruvida grundpenningavgiften, i den mån densamma avsåge att täcka kostnaderna för anstalter, tillkomna och utnyttjade i och för möjliggörande eller underlättande av lossning respektive lastning för ägarens av anstalterna egen räkning, kunde anses skälig och lämplig samt över huvud taget av omständigheterna i så måtto påkallad, att staten rätteligen borde lämna sin medverkan till avgiftens bibehållande.

Särskilt påtalade föreningen det missförhållande, som låge däri, att vid lastageplats, belägen inom stads fastställda hamnområde, utginge dels hamnavgift, hel eller halv beroende på den fastställda taxan, dels också grundpenningavgift. Särskilda lagstiftningsåtgärder ansågos vara av nöden för att befria fartygstrafiken från dessa dubbla avgifter.

Slutligen yrkade sjöfartsföreningen, att vissa ändringar skulle göras i sätet för värderingen av lastageplatserna och underströk särskilt, att avgifterna icke borde sättas högre än att de direkt motsvarade sjöfartens nytta av dessa anstalter. Värderingen borde enligt föreningens åsikt äga rum genom en tremannanämnd, av vilken en ledamot skulle utses av Kommerskollegium, en ledamot av lastageplatsägaren och slutligen en ledamot av någon representativ sammanslutning inom sjöfartsnäringen, exempelvis sjöfartsföreningen efter samråd med Sveriges redareförening.

I särskild framställning anslöt sig Sveriges redareförening till vad sjöfartsföreningen anförde.

De ifrågavarande framställningarna remitterades till Kommerskollegium, som inhämtade yttranden häröver och sedermera överlämnade ärendet till sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924.

Sjöfartsavgiftssakkunniga avgåvo den 23 mars 1927 betänkande angående sjöfartsavgifter (SOU 1927: 7). De sakkunniga föreslogo en avveckling av grundpenningväsendet vid de 110 lastageplatser, huvudsakligen i Norrland, vid vilka grundpenningtaxor funnos fastställda. De sakkunniga voro av den uppfattningen, att frågan om den ersättning, som lastageplatsägaren önskade tillgodoräkna sig för de kostnader han nedlagt på anstalter till sjöfartens tjänst i övervägande flertalet fall lämpligast borde regleras genom en inbördes överenskommelse mellan »befraktare»¹ och avlastare utan offentlig myndighets inblandning. De sakkunniga framhöll, att dessa anstalter i själva verket syntes till väsentlig del vara av sådant slag, som erfordrades för ett rationellt handhavande av företagets egen rörelse, och att man knappast

¹ Här torde avses *bortfraktare*.

syntes ha anledning att befara, att de icke skulle, därest särskild avgift icke uttoges såsom bidrag till kostnadernas täckande, ägnas tillräcklig vård och tillsyn.

De sakkunniga framhöllo vidare.

»Att ett industriellt företag anordnar tjänliga ut- och inlastningsanordningar samt lämpliga anstalter för transportmedlets uppehåll vid företagets arbetsställe är uppenbarligen icke något för den norrländska trävaruhanteringen säreget utan förekommer snart sagt vid varje industrianläggning av större betydelse. I princip finnes givetvis ingen anledning att förvägra det ena företaget en förmån, som det andra fått sig tillerkänd, och ett bibehållande av 1907 års grundpenningförfordning torde efter hand medföra en allt större utbredning av den från den norrländska trävaruhanteringen härrörande sedvänjan att av transportmedlet uttaga särskild ersättning i form av avgift till täckande av kostnaderna för de ifrågavarande anstalterna och anordningarna. Det erbjuder särskilt intresse att iakttaga, hurusom denna sedvänja småningom spritt sig söderut från de norrländska trävarudistrikten och huru taxornas räckvidd blivit allt större och större. Redan nu utgöra de offentligen fastställda grundpenningtaxorna ett ganska betydande antal och antalet av de varuslag, som i taxorna angivas, har även ökat i högst avsevärd mån. En vidare utveckling i denna riktning kan enligt de sakkunnigas mening icke anses lämplig och i stort sett ej heller förenlig med ifrågavarande industriföretags eget bästa.»

Ett ytterligare skäl, som talade emot det allmännas medverkan till grundpenningars uttagande, utgjorde enligt de sakkunnigas mening svårigheten att erhålla en sådan värdering av de anstalter, av vilka fartygen droge nytta, att avgiftsbelastningen å fartygen kunde betecknas såsom rättvis. Med hänsyn till angivna omständigheter och då grundpenninguppbörden måste anses spela en synnerligen underordnad roll i de lastageplatsägande industriföretagens ekonomi, ansågo de sakkunniga sig böra förorda, att det allmännas befattning med grundpenningväsendet icke vidare skulle upprätthållas. Till förebyggande av det osäkerhetstillstånd, som särskilt för sjöfarten skulle uppstå genom ett omedelbart upphävande av samtliga gällande grundpenningtaxor, ansågo de sakkunniga emellertid lämpligt, att en övergångstid bereddes för grundpenningväsendets avveckling. Under denna tid skulle de taxeenligt fastställda grundpenningarna årligen minskas med en tiondel och efter tio år skulle taxorna helt upphöra att gälla.

Beträffande grundpenningarnas rättsliga karaktär uttalade de sakkunniga, att avgifterna i fråga uteslutande voro av privatekonomisk natur. En sådan uppfattning syntes enligt de sakkunnigas mening ligga till grund för 1907 års förfordning liksom även för tidigare föreskrifter rörande ifrågavarande avgift. Åt samma uppfattning hade Kommerskollegium vid olika tillfällen — senast i utlåtande den 8 juni 1904 angående handels- och sjöfartskommitténs förslag rörande hamnavgifter och grundpenningar — givit ett bestämt uttryck. Att taxor å grundpenningar fastställdes av Kungl. Maj:t berodde, framhöllo de sakkunniga, icke på att staten ansetts böra reglerande ingripa i avseende å dessa avgifter, utan syntes huvudsakligen ha sin grund däri, att det ansetts lämpligt bereda lastageplatsägare, som så önskade, ga-

rantier för att skälig avgift måtte kunna av honom indrivas. Utan att dylik taxa i vederbörlig ordning fastställts, bleve en avgift, som av lastageplatsägare själv bestämdes — och som han enligt privaträttsliga grunder uppenbarligen ägde rätt att själv bestämma — givetvis icke utan vidare exigibel.

Över sjöfartsavgiftssakkunnigas ifrågavarande förslag uttalade sig efter remiss bland andra Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening i gemensamt yttrande samt Svenska trävaruexportföreningen, Svenska cellulosaföreningen och Svenska trämasseföreningen, likaledes i gemensamt yttrande.

Sjöfartsföreningen och redareföreningen funno de skäl sjöfartsavgiftssakkunniga anfört till stöd för grundpenningavgifternas avskaffande synnerligen beaktansvärda och ville kraftigt understödja de sakkunnigas förslag härutinnan. Föreningarna framhöllo emellertid, att realiserandet av detta förslag borde förbindas med tillskapande i någon form av betryggande garantier mot att lastageplatsägarna efter de av Kungl. Maj:t normerade avgifternas slopande i stället debiterade av dem själva fastställda avgifter. Skulle de sakkunnigas förslag icke anses böra realiseras, hemställde föreningarna, att föreningarnas tidigare framförda krav på revision i särskilda avseenden av gällande bestämmelser i ämnet måtte beaktas.

Trävaruexportföreningen m. fl. hemställde, att sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag om grundpenningväsendet måtte lämnas utan bifall. Föreningarna anförde i huvudsak följande.

Gentemot sjöfartsavgiftssakkunnigas uppfattning, att frågan om lastageplatsägens ersättning för de kostnader han nedlagt på sjöfartsanstalter i flertalet fall lämpligast borde regleras mellan bortfraktare och avlastare utan offentlig myndighets inblandning, kunde bland annat anföras, att ett obestriddigt skäl för bibehållandet av den nuvarande ordningen vore att avlastarna eljest skulle få mycket svårt att uttaga avgifter av fartygen. Det vore visserligen riktigt, att det låge i varje större industri- anläggnings intresse att föranstalta om tjänliga ut- och inlastningsanordningar, men det borde ej bortses från att anstalterna vid de norrländska lastageplatserna i lika mån gagnade sjöfarten. Skulle grundpenningarna borttagas, syntes detta ofrånkomligt leda till ett minskat intresse från lastageplatsägens sida för anstalternas vidmakthållande. Det kunde ej vara annat än till skada för sjöfarten och det berörde även sjöförsäkringsbolagen, som genom höjda premier måste skydda sig mot förluster till följd av anstalternas försämring.

Beträffande de sakkunnigas uppfattning att grundpenninguppbörden spelade en synnerligen underordnad roll i de lastageplatsägande industriföretagens ekonomi hade de sakkunniga, såvitt sågverken anginge, mycket överskattat företagens ekonomiska ställning. Det vore länge sedan sågverksrörelsen såsom sådan varit verkligt lönande och det kunde ej vara okänt, att många sågverksföretag under en följd av år kämpat med svårigheter, vilka även blivit åtskilliga av dem övermäktiga. Det borde emellertid även tagas i betraktande, huru grundpenningarna ställde sig till fartygens ekonomi. Grundpenningarna vore i förhållande till hamnavgifterna nästan försvinnande små. Årsmedeltalet för åren 1923—1925, då kristidens verkningar ännu ej upphört, utgjorde 560 000 kronor under det att motsvarande siffra för hamnavgift för fartyg vore 4 794 000 kronor. Ett efterskänkande av grundpenningavgiften skulle ej väsentligt förbättra rederinäringens ekonomi och ett sådant efterskänkande,

som även skulle komma de utländska fartygen till godo, skulle icke ha den ringaste inverkan på frakterna.

I avseende å den av de sakkunniga anvisade möjligheten att erhålla fastställelse av taxa å hamnavgifter, om anstalterna prövades vara av betydelse för fyllande av ett allmänt samfärdselbehov, vore att märka, att det i många fall syntes bli svårt och i enstaka fall rent av omöjligt att avgöra till huru stor del en hamn eller kajanläggning nyttjades för allmänt ändamål eller endast för enskild sjöfart. En prövning huruvida platsen fyllde ett allmänt samhällsbehov för tillfället skulle i alla händelser äga rum. Ägaren sluppe nu den kostsamma och i många fall onödiga utredning, som förutsattes för erhållande av hamntaxa och fastställande av hamnområde.

Svårigheten att erhålla en sådan värdering av de anstalter, varav fartygen droge nytta, att avgiftsbelastningen å fartygen kunde betraktas såsom rättvis, syntes enligt föreningarnas mening hava föga bärkraft såsom skäl mot det allmännas medverkan till grundpenningarnas uttagande. Föreningarna anförde härom följande.

Sedan föreskrift lämnats om besiktning av lastageplatserna genom sakkunniga, vilka i regel varit desamma för ett län eller flera län, hade erhållits en fast grund för bedömandet av omfattningen av befintliga sjöfartsanstalter och deras värde. Den anmärkningen, att föreskrifterna skulle lämna alltför stort utrymme för en olikformig värdering, måste med hänsyn till besiktningsmännens insikt och erfarenhet betecknas såsom en överdrift. Även om, såsom de sakkunniga anført, föreskrifterna skulle vara ägnade att föranleda till upptagande av alltför höga värden ur synpunkten av fartygstrafikens gagn av de vid lastageplatserna inrättade anstalterna, syntes denna invändning vara ganska betydelselös vid det förhållande att grundpenningavgifterna vore jämförelsevis små. Den årliga medeluppbörden av grundpenningar hade under åren 1919—1923 icke uppgått till 30 % av räntor å anläggningskostnaderna samt de uppskattade årliga underhållskostnaderna och medeluppbörden vid 90 av de 110 lastageplatser, vilka upptagits i de sakkunnigas förteckning, täckte ej ens de årliga underhållskostnaderna. En granskning av de upprättade besiktningsinstrumenten skulle för övrigt sannolikt giva till resultat, att besiktningsmännen i allmänhet kraftigt nedskurit anläggningskostnaderna och det så, att någon misstanke om övervärdering icke gärna kunde uppstå.

Föreningarna berörde även frågan om grundpenningar och hamnavgifter vid lastageplatser, belägna inom hamnområden. En sådan dubbelbetalning syntes föreningarna ej i och för sig orättvis eller oskäligen blott den hölles inom skäligen gränser. I denna fråga yttrades i huvudsak följande.

Vore lastageplatsen anlagd inom en stads hamnområde, syntes det vara ofrånkomligt att avgift skulle erläggas jämväl till staden. Mera tvivelaktigt ställde sig saken, om hamnen i senare tid förlagts intill en lastageplats, vid vilken förut uppburits endast grundpenningar. I båda fallen syntes emellertid lastageplatsägarens rätt att uppbära grundpenningar ej kunna bestridas. Enligt föreningarnas mening skulle rättvisans krav bäst tillgodoses, om för fartyget vid lastageplatsen finge betalas grundpenning i förhållande till värdet av de kostnader ägaren nedlagt och om staden finge tillgodonjuta hamnavgift i förhållande till värdet av de anstalter, som vore till nytta för fartygen vid inseglingen. Emellertid kunde av flera skäl antagas, att en sådan uppdelning ej lämpligen kunde genomföras, men den regeln borde i alla händelser kunna fastslås, att skyldighet ej skulle föreligga att för ett fartyg, som lastade eller lossade vid enskild lastageplats inom stads hamnområde, betala mera i hamnavgift än som återstode, sedan därifrån dragits grundpenningavgiften. Förening-

arna anmärkte i detta sammanhang, att räkenenskaperna syntes böra föras så att därav alltid kunde utläsas, om och när nedlagda kostnader för de olika anstalterna blivt genom uppburna avgifter amorterade.

Slutligen berörde föreningarna även sjöfartsföreningens förslag om en särskild värderingsnämnd. I fråga om enhetligheten av verkställda värderingar och förrättningsmännens objektivitet syntes enligt föreningarnas mening ett bättre sakernas tillstånd icke kunna förväntas av sjöfartsföreningens förslag. Tvärtom skulle hela värderingen komma att vila på den ende opartiske ledamoten, under det att de nu under officiellt ansvar handlande besiktnings- och värderingsmännen syntes ha väl samarbetat till de resultat, som ernåtts.

I utlåtande den 8 mars 1935 över bland annat sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande i vad anginge vissa principfrågor uttalade sig Kommerskollegium även över sakkunnigas förslag i avseende å grundpenningväsendet.

Till en början erinrade Kollegium beträffande grundpenningarnas natur om den uppfattning i denna fråga, varåt Kollegium givit uttryck i sina förutnämnda utlåtanden den 25 juni 1895 och den 6 december 1898 och framhöll, att det i varje fall numera icke syntes råda tvivel om att den av Kollegium tidigare liksom även av de sakkunniga företrädde uppfattningen i detta ämne vore den riktiga. Om sålunda statens befattning med grundpenningtaxorna skulle upphöra, förelåge med säkerhet intet hinder i och för sig för lastageplatsägare att utan sådan medverkan från statens sida likväl upptaga avgift av trafiken. Kollegium framhöll fortsättningsvis i huvudsak följande.

En annan betydelsefull sida av det föreliggande spørsmålet vore vilken verkan en dylik statens medverkan i fråga om grundpenningavgifterna hade. De sakkunnigas uppfattning, att avgift, som reglerats genom en av Kungl. Maj:t i vederbörlig ordning fastställd taxa, utan vidare vore exigibel, syntes knappast vara fullt riktig. Kungl. Maj:ts fastställelse av taxa syntes i avseende å avgiftens exigibilitet icke hava annan verkan än att vid tvist om avgiftens utgående någon prövning av avgiftens skälighet i och för sig icke torde kunna ifrågakomma. Kungl. Maj:ts medverkan i avseende å taxans fastställande medförde sålunda, om själva förutsättningen för avgiftens utgående i det särskilda fallet överhuvud taget förelåge, en garanti mot att frågan om avgiftens skäliga belopp komme under omprövning. I så måtto hade därför den författningsstadgade taxeregleringen sin allmänna betydelse, att densamma måste anses vara ägnad att förebygga domstolstvister om avgiftens i fråga utgående. Men taxeregleringens betydelse stannade icke härvid. Genom densamma åvägabringades nämligen utan tvivel en viss reda och ordning inom förevarande gren av taxeväsendet, som därförutan sannolikt icke skulle komma att föreligga, vartill komme, att anledning syntes föreligga för antagandet, att taxeregleringen i verkligheten verkade i riktning mot en genomsnittligt lägre taxenivå än som måhända eljest skulle ifrågakomma.

Givetvis kunde de skäl, som sjöfartsavgiftssakkunniga anfört till stöd för sitt förslag på förevarande punkt, icke i och för sig alldeles fränkännas fog. Det vore med hänsyn härtill önskvärt, ej minst även ur administrationssynpunkt, att staten kunde underlåta att medverka i nu ifrågavarande avseende. Dock syntes särskilt de åberopade svårigheterna att åstadkomma en rättvis värdering av de anstalter, varav fartygen droge nytta, vara av de sakkunniga överskattade, ehuru väl anledning måhända

förelåge till antagande, att värderingen dittills icke alltid fullt väl motsvarat de förutsättningar, som låge till grund för densamma.

Emellertid syntes de fördelar, varmed på sätt ovan angivits en av offentlig myndighet utövad kontroll på förevarande område vore förbunden, vara så betydande, att det icke utan mycket vägande skäl borde ifrågakomma att upphöra med denna kontroll.

Med hänsyn till de konsekvenser, ett upphävande av denna kontroll kunde befaras föra med sig, nämligen uppkomsten av en i det hela tämligen godtycklig och olikformig taxebildning på området samt därmed sammanhängande tvistigheter, ansåg Kollegium för sin del, att sjöfarten hade väsentligt mera att vinna än förlora på bibehållandet i huvudsak av gällande bestämmelser i ämnet.

Kollegium ansåg på anförda skäl, att sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag på nu ifrågavarande punkt icke borde föranleda vidare åtgärd.

Däremot borde enligt Kollegii mening vissa reformer på förevarande område komma under fortsatt överbäggande. Det gällde i främsta rummet det från flera håll och även av sjöfartsavgiftssakkunniga påtalade missförhållandet med upptagande i viss omfattning samtidigt av hamnavgift och genom taxa fastställda grundpenningar vid lastageplats, belägen inom fastställt hamnområde. Kollegium uttalade beträffande detta spörsmål bland annat, att det med hänsyn till de olika förhållanden, som rådde på de särskilda orterna, måhända icke vore möjligt att i författningsväg åstadkomma en reglering, som i detalj utvisade den lämpliga lösningen i alla olika fall. Det vore sålunda icke osannolikt, att man nödgades inskränka sig till att i författningarna i ämnet angiva mera allmänna riktlinjer, under det att detaljutformningen hänvisades till en prövning i varje särskilt fall, med mer eller mindre olika gestaltning av bestämmelserna allt efter sig företeende särskilda förhållanden. Frågans ordnande erbjöde utan tvivel stora vanskligheter, men då förhållandena icke vore tillfredsställande i föreliggande skick, vore det angeläget, att en ur olika intressesynpunkter acceptabel lösning vunnos.

II. Allmän motivering.

Rätten att uppbära grundpenningar sammanhänger i viss mån med jordägarens rätt till vattnet på hans grund. Närmare bestämmelser om innebörden av denna rätt finnas icke i lagstiftningen, men det må erinras om att lagberedningen i sitt förslag till jordabalk III avgivet den 9 oktober 1909 framhöll, att jordägarens rätt i avseende å vattnet närmast framträdde som en befogenhet att tillgodogöra sig vattnet såsom sådant och att däri idka fiske men att den rätt till grunden, från vilken såväl den ena som den andra befogenheten härleddes, i viss mån trädde tillbaka.

Det torde vara ostridigt, att enligt svensk rätt strandägaren icke äger att uppbära särskild ersättning, därest ett fartyg allenast passerar hans vattenområde, möjligen däremot om det där kastar ankar. Om åter för fartyget begagnas särskilda anordningar, vilka jordägaren för förtöjningsändamål uppsatt, måste rätt till ersättning härför anses vara för handen. Det må emellertid påpekas, att i äldre tid beträffande grundpenningarna förekomma vissa uttalanden, som synas tyda på att grundpenningarna ursprungligen utgjort ersättning för rätten att begagna själva grunden under vattnet för ankringsändamål ävensom strandlinjen för att komma i land. Sålunda angav länsstyrelsen i Västernorrlands län — såsom i historiken¹ redan är nämnt — i ett utlåtande rörande Nylands lastageplats, att grundpenningarna vore en ersättning »för rättigheten att begagna landet för tilläggning av fartyg». Kommerskollegium framhöll även i ett utlåtande den 25 juni 1895², att grundpenningavgiften, som närmast vore jämförlig med den vid hamnar i egentlig mening utgående tonavgiften för fartyg, vore avsedd att utgöra ersättning till grundägaren för kostnader i och för platsens upplåtande och tillgängliggörande för sjöfarten samt för begagnande av för ändamålet vidtagna anordningar men däremot ej särskild gottgörelse för anordnande av kajer eller bryggor, som kunde vara erforderliga för upplag samt lossning eller lastning av varor. Kollegium framhöll också i fortsättningen, att grundpenningarna utgjorde ett bidrag från sjöfartsrörelsens sida, som ansetts böra lämnas lastageplatsägaren såsom ersättning för tillgodoseendet av sjöfartsrörelsens fördel medelst beredande av tillfälle till anlöpande av lastageplats i lossnings- eller lastningsändamål.

Enligt en uppfattning är det äganderätten till lastageplatsen som utgör den rättsliga grunden för avgiftsbeläggningen. Om en strandägare upplåter en ho-

¹ Ovan s. 15.

² Ovan s. 19.

nom tillhörig kaj eller brygga till begagnande av fartyg, äger han rätt att bereda sig ersättning härför liksom om han eljest till annan upplåter någon sin egendom. Kommerskollegium yttrade också i ett utlåtande den 9 april 1856¹ beträffande ifrågasatt grundpenningtaxa för Nylands lastageplats, att det dithills hade berott av jordägarna själva att med vederbörande gods- eller fartygsägare för varje särskilt tillfälle överenskomma om den avgift, som för fartygs anläggning vid lastageplatsen borde utgå. Den uppfattning, som här lyser fram, utgår således från vad i det föregående benämnts *äganderättsgrundsatsen*, nämligen att ägaren av lastageplatsen har full frihet att från fall till fall med resp. fartygs- eller varuägare träffa avtal om lastageplatsens begagnande.

En annan uppfattning kommer till synes i det förut omförmälda Kungl. brevet den 9 maj 1827², vari stadgas, att avgifter av ifrågavarande slag icke skola äga rum i andra fall, än då fartyg och båtar besöka en hamn, där *avgifterna äro i behörig ordning fastställda*. Innebörden av detta stadgande synes vara den, att avgifter på den allmänna rörelsen, såvitt angår sjöfarten, icke finge upptagas med mindre än att *tara* för dessa avgifter blivit av offentlig myndighet fastställd — en princip som i motsats till den förut berörda äganderättsgrundsatsen tidigare betecknats såsom *taxegrundsatsen*. Ifrågavarande Kungl. brev gällde enligt ordalagen visserligen endast köpingar och lanthamnar — främst dem som voro belägna i städernas närhet — men lastageplatserna synas vid ifrågavarande tid närmast ha ansetts tillhöra kategorien lanthamnar.

Bryggor och kajer på landsbygden anlades i äldre tid förutom av industri-företag även av enskilda markägare (t. ex. byamännen i en by med strandrätt). Det torde stundom ha skett i direkt *förvärvssyfte*. Det var för en lastageplats av denna typ som den första grundpenningtaxan fastställdes, nämligen Nylands lastageplats i Västernorrlands län, vilken anlagts av Nylands byamän. Det var naturligt, att dessa icke hade intresse av att anlägga och underhålla en kaj utan att också för dennas begagnande uppbära viss ersättning. Dylik ersättning torde — såsom framgår av Kommerskollegii här ovan återgivna uttalande — till en början ha utgått enligt en från fall till fall träffad överenskommelse mellan lastageplatsägaren och fartygsägaren, respektive varuägaren. Såsom länsstyrelsen i ärendet framhöll ansågs det emellertid vara förmånligare för de sjöfarande, att avgiften var bestämd i en av offentlig myndighet prövad taxa, och samma uppfattning delades också av Kommerskollegium. Den första taxa, som fastställdes för en lastageplats tillhörig en *industriell anläggning* och avsedd för dess eget behov, torde ha varit den, som, enligt vad tidigare sagts, utfärdades för den Skönviks glasbruk tillhöriga lastageplatsen därstädes. Därefter följde, såsom av historiken framgår, undan för undan fastställelse av grundpenningtaxor för lastageplatser vid olika industrianläggningar utmed norrlandskusten.

¹ Ovan s. 15.

² Ovan s. 14.

De båda olika uppfattningar i fråga om rättsgrunden för grundpenningarna — äganderättsgrundsatsen och taxegrundsatsen — som, enligt vad i det föregående sagts, kommit till uttryck redan på ett tidigt stadium, ha gjort sig gällande också vid den senare diskussionen i grundpenningfrågan. Sålunda uttalade sig Kollegium i utlåtande den 25 juni 1895¹ för den s. k. äganderättsprincipen och samma synpunkt hävdade Kollegium i utlåtande den 6 december 1898. Vid sistnämnda tillfälle anmälades dock en reservation av dåvarande sekreteraren Berencreutz, vilken gjorde sig till tolk för den s. k. taxeprincipen. Sistnämnda uppfattning godtogs också av *handels- och sjöfartskommittén*, i vilken Berencreutz var sekreterare, i dess betänkande angående sjöfartssavgifterna, däribland även grundpenningarna. Såsom av den tidigare redogörelsen framgår, kritiserade emellertid Kommerskollegium i sitt utlåtande över handels- och sjöfartskommitténs betänkande denna uppfattning och hävdade, att densamma varken vore förenlig med allmänna privaträttsliga grundsatser eller särskilda författningenliga bestämmelser. Äganderättsgrundsatsen har sedermera icke endast godtagits av sjöfartssavgiftssakkunniga av 1924 utan har även hävdats av Kommerskollegium i dess utlåtande 1935 över de sakkunnigas förslag.

Såsom ovan nämnts gingo *sjöfartssavgiftssakkunniga* ut ifrån att frågan om ersättning för lastageplatsens begagnande skulle regleras från fall till fall mellan avlastare (befraktare) och bortfraktare. Emellertid torde de sakkunniga, såsom av deras motivering framgår, ha syftat till att grundpenningarna överhuvud taget borde försvinna. Därvid uppmärksammade dock de sakkunniga ej risken av att lastageplatsägarna, i varje fall sedan avvecklingstaxan upphört, kunde med utgångspunkt från äganderättsgrundsatsen göra anspråk på rätt att uppbära grundpenningavgifter enligt taxor, som de upprättat själva utan kontroll av offentlig myndighet. För att förekomma en dylik risk skulle enligt Kollegii mening erfordras en lagstiftning, som förbjöde brygg- eller kajägare att utan särskilt av offentlig myndighet meddelat tillstånd uppbära avgifter. En dylik lagstiftning skulle dock knappast kunna tänkas genomförd annat än på sådana håll, där hamnanläggningen eller kajen upplåtits för allmän trafik — en förutsättning som också låg till grund för den av handels- och sjöfartskommittén hävdade taxegrundsatsen. Emellertid torde den uppfattningen vara rådande bland de norrländska lastageplatsägarna, att lastageplatserna vid de olika industriella verken i allmänhet icke äro upplåtna för allmän trafik utan allenast tillgängliga för fartyg, som lasta eller lossa verkets egna varor. Under sådana förhållanden bortfaller till synes möjligheten att i lagstiftningsväg förhindra tillkomsten av ifrågavarande privata taxor.

På skäl, som Kollegium anfört vid behandlingen av sjöfartssavgiftssakkunnigas förslag, har Kollegium icke funnit sig kunna gå fram på den av de sakkunniga anvisade linjen, nämligen att *avveckla statens medverkan vid grundpenningtaxornas fastställande* under annan förutsättning än att i certeparti-

¹ Se för i det följande åberopade uttalanden s. 18 o. f.

erna skulle intagas en föreskrift att eventuella avgifter av grundpennings natur skulle erläggas av avlastaren. Under sådan förutsättning skulle betänkligheterna mot ett upphävande av statens befattning med grundpenningväsendet enligt Kollegii mening bortfalla. Emellertid har det efter samråd med bl. a. verkställande direktören i The Baltic and International Maritime Conference befunnits, att det icke lär vara möjligt att genom ett konferensbeslut vid certepartiformulärens fastställande få en i sådant hänseende betryggande klausul genomförd.

Under sådana förhållanden återstår allenast — såsom ock departementschefen i sitt uttalande till statsrådsprotokollet förutsett — att *i princip bibehålla det nuvarande systemet* dock med vissa modifikationier.

Det må i detta sammanhang nämnas, att Kollegium redan i fråga om de värderingar av lastageplatser, som ägt rum under 1944 och som ligga till grund för beräkning av grundpenningtaxorna för perioden 1945—1949, funnit anledning att ingripa för att främja en större enhetlighet vid värderingarna. Sedan Kollegium i samband med förevarande utredning uppmärksammat, att värderingarna av lastageplatserna skedde efter i hög grad olikformiga grunder och att på sina håll i värdena inräknats även anordningar (transportanläggningar, kranar o. d.), som uppenbarligen icke bort vid värderingarna tagas i betraktande, upprättade Kollegium efter samråd dels med de av Kollegium tillkallade sakkunniga, dels ock med vissa av de värderingsmän, som förordnats att i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län under 1944 företaga den periodiskt återkommande värderingen av lastageplatserna, den 27 april 1944 en promemoria med vissa riktlinjer, efter vilka Kollegium hade för avsikt att vid sin behandling av förslagen till grundpenningtaxor pröva värderingarna. Efter att ha betonat, att vid värderingen hänsyn borde tagas bland annat till de i sjölagen intagna föreskrifterna om befraktares och bortfraktares rättsliga ställning i befraktningshänseende, yttrade Kollegium.

»Då sålunda fraktavtalen äro baserade på avlastarens skyldighet att framföra godset och frakten måste anses bestämd med hänsyn härtill, bör givetvis icke genom bestämmande av sjöfartsavgifter på avlastningsorten avlastaren beredas tillfälle att vinna ersättning för vad han enligt avtalet är skyldig att fullgöra. Med hänsyn härtill böra anordningar, som avlastaren vidtagit på avlastningsorten, såsom uppsättande av kranar, anordnande av linbanor, utläggande av décauillespår o. d., icke inräknas i de anstalter, som här komma i fråga, även om man i viss mån kan säga, att dessa anstalter genom att möjliggöra snabbare lastning äro ägnade att vara till fördel för sjöfarten. Det är härvid också att märka, att rederierna bevilja viss rabatt å frakten på sådana platser, där dylika särskilda lastnings- och lossningsanordningar finnas vidtagna.

Vad *kajerna* beträffar bör åtskillnad göras mellan brädgårdskajer och andra kajer. För brädgårdskajernas del brukar lastningen icke äga rum vid själva kajen, utan fartyget ligger på svaj, och lastningen äger rum från pråmar, som lastas över brädgårdskajen och sedan bogseras ut till fartygets sidor, där lasten intages. Lika litet som pråmarna bruka medräknas i de anstalter, som upptagas vid värderingen, lika litet böra i dylika fall brädgårdskajerna i denna sin egenskap medtagas vid värderingen. De måste anses hänförliga till de i 3 § av förordningen omnämnda

anstalterna, vilka huvudsakligen äro erforderliga eller avsedda för varutrafiken vid platsen och för vilka något värde icke skall i instrumentet medräknas. Om emellertid över brädgårdskajerna går även annan trafik, som tjänar sjöfarten (transport av personal, proviant o. d.), må ett häremot svarande värde upptagas i instrumentet. Vad *cellulosalastningen* angår verkställes denna på det sätt, att fartyget ligger förtöjt vid kajen och lastningen äger rum från fartygssidan. I dessa fall kan det vara rimligt, att så stor del av kajens värde medräknas, som erfordras för fartygens betjänande, under beaktande likväl att kajen givetvis till väsentlig del tjänar varutrafikens intressen. Vad nu sagts torde även böra gälla i fråga om kajer, över vilka lastning och lossning av annat gods äger rum (t. ex. kajer för kollossning).

Anstalter, som däremot uteslutande äro till för fartygstrafikens skull, äro anordningar såsom dykdalber, ringar och förtöjningsanordningar, och dessa böra medräknas till sitt fulla värde.»

Såsom sjöfartsavgiftssakkunniga påpekat, bottnar frågan om grundpenningarna i *rättsförhållandet mellan bortfraktare och befraktare* (resp. avlastare, om särskild sådan finnes). Grunderna för detta rättsförhållande äro reglerade genom sjölagens bestämmelser om befraktning. En mera i detalj gående reglering plägar förefinnas i certepartierna.

I detta sammanhang äger det sitt intresse att erinra om vilka betydande rättsverkningar i förhållandet mellan bortfraktare och befraktare *brister med avseende å lastnings- och lossningsplats* kunna medföra.

Enligt 77 § sjölagen gäller visserligen den regeln, att, om viss *lastningsplats* ej är avtalad, fartyget skall förläggas till lastningsplats, som befraktaren anvisar. Såsom förutsättning för sådan skyldighet har emellertid uppställts den viktiga förutsättningen, att hinder däremot ej möter samt att fartyget kan ligga flott och säkert och med intagen last åter utlöpa. Om befraktaren ej i tid givit sådan anvisning, har bortfraktaren att förlägga fartyget till sedvanlig lastningsplats eller, om det ej kan ske, att välja plats, där lastningen skäligt kan försiggå. För det fall, att fraktavtalet angår styckegods, gälla delvis avvikande bestämmelser, på vilka emellertid ej lär finnas anledning att här ingå.

Anförda regler äro i olika avseenden av synnerlig vikt. Så är till en början fallet med avseende å *lastningstiden*.

Principiellt gäller väl, att lastningstiden ej börjar löpa, förrän fartyget, jämlikt anmälan, är å lastningsplatsen färdigt att intaga last. I 83 § första stycket sjölagen stadgas emellertid till bortfraktarens förmån först och främst, att om fartyget, på grund av hinder som beror av avlastaren, icke kan förläggas till lastningsplatsen, fartyget likväl må anmälas färdigt för lastning med verkan att liggetiden börjar löpa. I förarbetena framhålles, att det utgör ett av de mest omtvistade problemen i läran om lastningsplatsen, vem rätteligen har att bära följderna därav att fartyget icke kan förläggas till rätt lastningsplats. Orsakerna till ett sådant förhållande kunde nämligen vara av de mest olika slag. Avgörandet måste därför träffas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet.

Berörda undantagsbestämmelse är obetingad vid förekomsten av hinder, som beror av avlastaren. För att motsvarande befogenhet för bortfraktaren

skall inträda, då hindret består i trafikanhopning eller annan dylik omständighet, kräves däremot enligt 83 § andra stycket sjölagen, att bortfraktaren ej skäligen kunnat taga denna i beräkning vid avtalets ingående.

I sammanhang med frågan om lastningstiden må även erinras om att principiellt för avbrott av liggetiden kräves förekomsten av hinder å fartygets sida. Såsom ett undantag är att anse bestämmelsen i 84 § andra stycket sjölagen, att bortfraktaren kan bli ansvarig för tidsförlust uppkommen genom fartygets förläggande till annan än sedvanlig lastningsplats, nämligen om detta skett av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående.

Jämväl med avseende å sjölagens regler om *lastning* — vilka här framför allt förtjäna beaktande — är ansvaret för lastningsplatsen av stor betydelse. Det åligger med avseende å lastningen enligt 89 § sjölagen principiellt befraktaren, inbegripet avlastaren, om särskild sådan finnes, att avlämna godset vid fartygets sida, under det att bortfraktaren skall taga det ombord, sörja för underlag, garnering och annat, som erfordras för stuvningen, samt utföra denna. Angivna skyldighet för befraktaren att avlämna godset vid fartygets sida är emellertid betingad av att fartyget icke av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats.

Med de nu anförda bestämmelserna nära överensstämmande regler äro i sjölagen givna beträffande lossningsplats, lossningstid och lossning.

På de många ur näringslivets synpunkt utomordentligt viktiga spörsmål, till vilka sjölagen på sätt ovan berörts tagit ståndpunkt, skall Kollegium här icke närmare ingå. Det torde för den föreliggande uppgiften vara tillräckligt att dröja vid normalfallet, nämligen att fartyget blivit förlagt till anvisad eller i brist på anvisning till sedvanlig lastningsplats.

För sådant fall gäller, såsom nyss anförts, att befraktaren, resp. en från befraktaren skild avlastare har att *avlämna godset vid fartygets sida*. I denna skyldighet är naturligen, i brist på särskilt avtal, inbegripen kostnaden för fullgörande av nämnda skyldighet. Med sjölagens reglering synes det därför väl harmoniera att åvälva avlastaren skyldighet att tillhandahålla och bekosta för godsets framförande till fartygssidan erforderliga anstalter. Det kan sålunda icke ifrågasättas annat än att avlastaren har att svara för kostnaden för läktare, som av honom anskaffas för fullgörande av förpliktelsen att avlämna godset vid fartygssidan. Vid sådant förhållande ligger ock den konsekvensen nära att anse befraktaren vara skyldig att bekosta jämväl en för uppfyllande av hans ifrågavarande skyldighet byggd kaj.¹

¹ Till belysning av det i texten behandlade spörsmålet må här återgivas vad J. Jantzen i sin bok om »Godsbefordring til sjøs» (s. 114 f.) yttrar om 83 § andra stycket sjölagen: »Rederne kan ikke ventes å ville utføre en transport for den samme frakt enten skibene blir opholdt på grunn av manglende plass i havnen eller de blir prompt ekspedert. Rederne har ingen innflytelse på disse forhold og kan normalt ikke forutsettes å betales ekstra for. — — — Det er urimelig å regne med annet. — — — En lovordning som denne virker også tiltalende derved

I dette sammanhang må nämnas, att *lastning från pråm* är ett av ålder mycket vanligt lastningssätt vid de norrländska lastageplatserna, särskilt när det gäller trävaror men på sina håll även i fråga om andra varor t. ex. pappersmassa. Emellertid ha de pråmar, med vilka godset befordras till fartygets sida, icke i något fall inräknats i det värde, som åsatts lastageplatsen i och för fastställelse av grundpenningtaxa, utan helt bekostats av vederbörande avlastare själv — detta oaktat pråmen vid läktringen ju i och för sig fyller samma funktion som kajen och i viss mån kan betraktas som en rörlig förlängning av densamma. Enbart detta förhållande visar, att avlastaren, vilken i allmänhet tillika är lastageplatsägaren, också i praxis ansett sig skyldig att bekosta de för godsets framförande till fartygssidan erforderliga anstalterna. Vad nu sagts gäller även i fråga om lossning av gods från fartyg.

Tidigare, så länge grundpenningavgiften var fixerad till visst belopp för nettoton av fartygets dräktighet, torde frågan, huruvida avgiften vore en *ersättning även för begagnande av kajerna* icke ha varit av större betydelse. I och med att grundpenningavgiften genom 1907 års förordning ställdes i relation till värdet av de vid lastageplatsen vidtagna anordningarna till sjöfartens fromma, kom saken emellertid i ett annat läge, i det att fråga uppstod, huruvida även värdet av kajerna borde inräknas i det belopp, som utgjorde bas för grundpenningarnas beräkning. Då kajkostnaderna ofta utgjorde största beloppet bland de för lastageplatsen havda utgifterna, var frågan om dessa kostnaders beräkning av stor betydelse.

I denna fråga yttrade handels- och sjöfartskommittén i sitt betänkande om sjöfartsavgifterna (del V s. 79), att bland de förmåner, som fartyget finge tillgodonjuta såsom vederlag för grundpenningarna, även inginge begagnandet av kajer och bryggor för lastning och lossning. »Ty» — yttrar kommittén vidare — »att grundpenningarna ej skulle utgöra ersättning för bruket äfven av kajer och bryggor, hvilket från något håll förmenats, är icke riktigt, då bland annat för afgiftens uppbärande fordras, icke att fartygen skola blott förtöjas vid platsen, utan att de där för lossning och lastning begagna sig af anstalterna».

Kommittén lämnade emellertid icke några klara direktiv för hur vid anstalternas värdering skulle förfaras. Å ena sidan argumenterade man — såsom av

at de som har innflytelse på disse forhold, nemlig eksportører og importører på stedet, derved stimuleres til å gjøre vad de kan for å forebygge ophopning av trafikk enten ved en jevnere fordeling av den, hvis det er mulig, eller ved å medvirke til at havnens kapasitet økes så den holder skritt med den tiltagende trafikk. I så henseende er rederne som regel maktesløse. De kan ikke forutsettes å ha noen innflytelse på administrasjonen av en havn som deres skib tilfeldig anløper en enkelt gang; men de på stedet boende eksportører og importører må kunne virke for at plass og faciliteter i havnen svarer till behovet og moderne krav.»

Jantzen betonar också i detta sammanhang, att det vederlag, som bortfraktaren ser sig nödsakad betinga sig, om på honom lägges en börda för vilken befraktaren är närmast att svara, kan vara »en höiere frakt; men det er en ordning, som forutsetter at rederen kjenner til situasjonen. Det er derfor kun i undtagelsetilfelle at det kan bli en utvei; men derved fjernes ikke det hasardiøse, fordi vederlaget kan bli enten for stort, så befrakterne taper, eller for litet, så rederen blir den taplidende.»

det nyss anförda framgår — för att kajkostnaderna borde medräknas, å andra sidan framhöll man, att vid avgiftens bestämmande borde uppmärksammas, att kajer o. dyl. förnämligast tillkommit för ägarens egen varuutförsel, och det betonades, att det icke vore avsett, att han genom avgifterna skulle erhålla full gottgörelse för anstalternas åstadkommande och underhåll samt amortering av därå nedlagda medel utan endast ett skäligt bidrag av sjöfarten därför att han uppläte platsen och gjorde den användbar såsom lossnings- och lastningsplats samt tillhandahölle anstalter för den allmänna trafiken (betänkandet s. 83).

Uppenbart är, att kommittén vid sin behandling av spörsmålet förbisåg sambandet mellan befraktningsavtalet och grundpenningarna. Det må nämnas, att de vid tiden i fråga gällande bestämmelserna om befraktning — 116 och 136 §§ i 1891 års sjölag i dess ursprungliga lydelse — i nu berörda hänseende principiellt stodo på samma linje i fråga om avlastarens resp. lastemottagarens skyldighet att framföra godset till fartygets sida resp. avhämta det därifrån som de nu gällande, i det föregående behandlade föreskrifterna.

De av kommittén anförda skälen för att grundpenningarna skulle utgöra ersättning även för begagnande av kajerna — nämligen att grundpenningar endast erlades under förutsättning att fartygen för lastning och lossning begagnade sig av anstalterna i fråga — finner Kollegium ej övertygande. Vore kommitténs ståndpunkt riktig, hade ju grundpenningar ej bort utgå i sådana fall, då godset icke drages över kaj, utan såsom t. ex. vid Djupvik (i Umeå tulldistrikt) lastningen äger rum från pråm, eller såsom vid Nyviken (i samma distrikt) lastningen av rundvirke sker direkt från vattnet. I dylika fall äro fartygen fästa vid land blott med en förtöjning, men icke förty utgå fulla grundpenningar.

Handels- och sjöfartskommitténs förslag blev sedermera närmare utformat i 1907 års *grundpenningtaxeförordning*. Enligt 3 § i denna skall — såom redan är nämnt¹ — vid värderingen åtskillnad göras mellan sådana anstalter, som tillkommit uteslutande för fartygstrafikens trygghet och bekvämlighet, och vidare de anstalter, som, ehuru icke avsedda att enbart tjäna fartygstrafiken, likväl i avsevärd mån äro till gagn för denna.

Vid de första värderingarna, som skedde på grund av 1907 års föreskrifter, blevo kajerna icke över lag medtagna vid värderingen. Sålunda förklarades uttryckligt i en del värderingsinstrument, att brädgårdskajer icke inräknats, enär de huvudsakligen vore avsedda för varutrafiken (t. ex. vid Nacka i Alnö socken och Östrand i Timrå socken), och i andra instrument förklarades mera generellt, att de kajer, som huvudsakligen vore avsedda för varutrafiken, ej inräknats vid värderingen.

Sedermera ha emellertid undan för undan kajerna i allt större omfattning kommit att medräknas, vilket givetvis berott på förordningens oklara föreskrifter. I själva verket torde det vara ogörligt att på ett fullt exakt sätt bestämma, huruvida och i vilken omfattning en viss kaj tjänar varutrafikens intressen eller är av nytta jämväl för sjöfarten.

¹ Ovan s. 24.

I anslutning till de riktlinjer, som Kollegium uppdragit i den förut återgivna promemorian angående 1944 års värderingar, har Kollegium vid den förnyade prövning, som Kollegium ägnat frågan, funnit att man utgående från sjölagens befraktningsregler kan komma fram till en förhållandevis fast *gränsdragning mellan de anstalter för vilka redaren bör bära kostnaderna och de som bära bekostas av lastageplatsägaren*. Då avlastaren har att framföra godset till fartygssidan, bära kajkostnaderna i princip falla på honom. Redaren bör däremot ha att svara för de kostnader, varigenom det blir möjligt för fartyget att tryggt anlöpa lastageplatsen och förtöja där. Till dessa kostnader höra lastageplatsägarens utgifter för *utprickning* och *fyrbelysning* av farleden in till lastageplatsen samt kostnaden för de vid lastageplatsen uppsatta *förtöjningsanordningarna* (ducdalber, moringar, pällare o. d.). Finns — såsom på några håll är fallet — i kajen inbyggda särskilda pällare för fartygens förtöjning, bära dessa för sig värderas. Om däremot kajen själv användes såsom förtöjningsanordning för fartygen, bör icke kajvärdet i och för sig inräknas vid värderingen utan allenast ett belopp, som motsvarar kajens förtöjningsvärde. Utgöras förtöjningsanordningarna av moringar eller liknande anordningar, som fastsatts i själva kajbandet, bör ett belopp medräknas, som motsvarar värdet av det fäste, som ringen erhållit i kajen; dock bör självfallet kostnaden härför icke beräknas högre än om fästet utgjorts av en självständig pällare, placerad i kajbandet. I allmänhet torde man ha att räkna med en dylik anordning på var 40:e eller 50:e meter. Värderingsbeloppet skulle då avse anläggnings- respektive underhållskostnaden för så många fristående förtöjningsducdalber, som skulle erfordras för kajsträckan. Ducdalber ha vid de värderingar, som ägt rum under 1944, i allmänhet åsatts värdet på 1 000 à 2 000 kronor för styck. För en kaj på 200 meters längd skulle alltså enligt dessa beräkningsgrunder kajens förtöjningsvärde uppgå till 4 000 à 10 000 kronor.

Vad kostnaderna för *muddring* angår må nämnas, att vid utskeppning muddringen medför en minskning i avlastarens kostnader för varans framförande till fartygssidan. Om muddring ej sker, blir avlastaren tvungen antingen att på egen bekostnad läktra godset till fartygssidan med pråm eller också att bära kostnaden för kajens utbyggande i vattnet till sådant djup, att fartyget där kan ligga flott och säkert. Muddringen medför således en besparing av utgifter, för vilka avlastaren har att svara. Det synes därför ej rättvist att överflytta själva anläggningskostnaderna för mudderrännan på bortfraktaren. I fråga om de rännor, som redan finnas upptagna och måhända från början upptagits långt tillbaka i tiden, synes det ej heller rimligt att uppskatta så att säga rännans kapitalvärde till ett visst belopp och inräkna detta i det belopp, som genom grundpenningarna skulle förräntas.

Vad däremot de årliga *underhållskostnaderna* för vidmakthållande av det uppmuddrade djupet i inseglingrännor och vid lastageplatser beträffar synes det mera tveksamt, huruvida det bör åligga lastageplatsägaren eller redaren att bära dessa. Närmast till hands skulle det ligga att låta dem i likhet med anläggningskostnaderna falla på den förre. Å andra sidan kan man ej bortse från att här är fråga om kostnader för åtgärder, som bidraga till

att bereda fartyget trygghet vid lastageplatsens anlöpande. Genom att lastning och lossning kan ske vid kaj vinnes i vissa fall för fartyget även bättre expedition och därmed möjligen någon kostnadsbesparing för redaren. Det kunde med hänsyn härtill måhända vara motiverat att verkställa en uppdelning av kostnaderna i fråga mellan lastageplatsägaren och redaren på det sätt, att endast en del av kostnaderna skulle inräknas i det belopp, på vilket grundpenningar beräknas. Av praktiska skäl måste dock en sådan uppdelning stöta på svårigheter. Det må nämnas, att ifrågavarande kostnader relativt sällan förekomma och, där så är fallet, på något undantag när uppgå till förhållandevis obetydliga belopp. Kollegium har stannat vid att låta kostnaderna i fråga ingå i det belopp, som lägges till basis för grundpenningarnas beräkning. Givetvis bör dock Kollegium i samband med fastställelse av grundpenningtaxa öva tillsyn att de ifrågavarande kostnaderna ej överstiga vad som kan anses skäligt och erforderligt för en beräknad normal trafik vid lastageplatsen.

Liknande synpunkter har Kollegium funnit böra gälla även för *vågbrytare*, som av lastageplatsägaren anlagts för sjöfartens trygghet och bekvämlighet.

Kollegium har således funnit, att grundpenningarna böra vara så avpassade, att de bereda lastageplatsägaren ersättning för anläggningskostnaderna för förtöjningsanordningarna (däri inberäknat kajs förtöjningsvärde) samt fyrbelysning och utprickning ävensom för nödiga underhållskostnader för nu nämnda anordningar jämte underhållskostnader för mudderränna och vågbrytare. Bestämmelse härom har upptagits i 23 §.

Emot Kollegii förslag, att grundpenningarna borde bestämmas med hänsyn tagen till sjölagens föreskrifter om befraktning, har skogsindustriernas samarbetsutskott i en skrivelse till Kollegium den 15 januari 1945 framhållit, att lastageplatsägarna skulle kunna åberopa »urminnes hävd» för sin rätt att uppbära grundpenningar för begagnande av lastageplatsen och däri ingående anstalter för fartygstrafikens trygghet och bekvämlighet, till vilka räknades även av fartygstrafiken begagnade kajer och bryggor. Denna på billighet och rättvisa grundade hävd, som i senare tider även fått offentligrättslig sanktion, borde — framhåller utskottet — väga tyngre än de från redarhåll i senkommen tid framförda anspråken på grundpenningarnas slopande eller minskning till en obetydlig avgift, som för lastageplatsägarna skulle framstå såsom uppenbart oskälig i förhållande till de stora kostnader, som de nedlagt på lastageplatserna för tillgodoseende av fartygstrafikens trygghet och bekvämlighet. Att sjölagens ifrågavarande bestämmelser skulle bli avgörande för frågans bedömning har utskottet funnit så mycket mindre godtagbart som kutym och sedvanerätt inom sjörätten i praxis tillerkändes större betydelse än inom andra rättssystem.

Vad samarbetsutskottet anfört finner Kollegium icke övertygande. Att förbinda begreppet »urminnes hävd» — vilket i förbigående sagt rent juridiskt äger tillämpning allenast vid äganderättstvister i fråga om jord (jordabalken kap. 15) — med lastageplatsägarnas rätt till ersättning synes så mycket mindre berättigat som själva grundpenningväsendet är av så förhållandevis

färskt datum som från mitten av 1850-talet. Det lär ej heller gärna kunna göras gällande, att de föreskrifter, som sjölagen — i anslutning till internationell rätt — innehåller om avvägningen mellan befraktarens (avlastarens) och bortfraktarens skyldigheter, skulle ha i viss mån satts ur kraft genom den praxis i fråga om grundpenningars erläggande, som utbildat sig i huvudsak i Norrland. Grundpenningssystemet är — såsom inledningsvis redan påpekats — en speciell norrländsk företeelse. På andra håll i landet har den vid kusten belägna industrien funnit det självklart, att den har att sörja för utlastningsmöjligheterna för sitt gods. Denna åtskillnad torde knappast i längden kunna upprätthållas. I varje fall lär — sedan uppmärksamheten nu fästs på berörda förhållande — staten icke gärna i sin taxepolitik kunna följa andra riktlinjer än dem som ligga till grund för lagstiftningen i berörda hänseende. Har staten i lagstiftningsväg verkställt en viss avvägning mellan befraktarens (avlastarens) och bortfraktarens skyldigheter i fråga om befraktningsavtalets fullgörande, bör staten icke genom taxor å avgifter övervältra en del av de förpliktelser, som åvila den ena parten i avtalet, i detta fall befraktaren, på den andra parten, bortfraktaren.

Av trävaruexport- och cellulosaforeningarna har tidigare emot grundpenningarnas fullständiga borttagande rests särskilt den invändningen, att det kunde befaras, att lastageplatsägarna skulle visa ett minskat intresse för anstalternas vidmakthållande. Denna invändning torde knappast kunna vidhållas, om såsom här föreslagits grundpenningarna i viss omfattning bibehållas. I övrigt må nämnas, att klagomål ej försports från alla de håll i landet, där grundpenningar icke uppbäras, över att utlastningsbryggorna där skulle användas.

Enligt vad Kollegium vid sina överläggningar med värderingsmännen inhämtat bruka dessa vid värdering av de anstalter, som tidigare undergått värdering, utgå från det värde, som vid den förra värderingen åsatts anläggningen, och enligt praxis, som tillämpats på vissa håll men icke på andra, har vid värderingen *hänsyn tagits till de förändringar i det allmänna prisläget*, som gjort sig gällande sedan den sista värderingen. Sålunda har upplysts, att vid den år 1943 verkställda värderingen i Gävleborgs län de tidigare värdena uppskrivits i genomsnitt med 40 %, varefter en viss reduktion skett med hänsyn till den slitning, som under de mellanliggande fem åren ägt rum. Värderingsmännen ha ansett, att en sådan värderingsmetod stode i överensstämmelse med gällande grundpenningtaxeförordnings föreskrift, att det *värde* skall angivas, som anstalterna vid förrättningen beräknas äga. Kollegium har funnit en sådan värderingsprincip kunna leda till i hög grad obilliga resultat. Lika orimligt som det vore om t. ex. taxorna för en kanalanläggning, som utförts för kanske 100 år sedan, skulle ställas i relation till den kostnad kanalen skulle draga, i händelse den bleve upptagen med nu rådande arbets- och materialpriser, lika obilligt finner Kollegium det vara, om anläggningarna vid en lastageplats skulle räknas upp till sitt aktuella värde vid förrättningstillfället. Då avsikten med grundpenningarna varit att bereda företagen ersättning för de nedlagda *kostnaderna* för anstalterna, torde rätte-

ligen en värdestegring på grund av penningvärdets fall ej böra medräknas, då den ju icke innefattar en effektiv utgift för företagarna. Kollegium finner på anförda skäl en sådan uppskrivning av värdena ej böra medgivas. Å andra sidan leder detta till att i tider av stigande penningvärde ej heller en nedsättning av värdena med hänsyn till prisläget bör äga rum. Det må nämnas, att vid de värderingar, som 1944 ägt rum i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, någon uppskrivning av värdena ej skett.

I vissa fall har vid värderingen enligt vad som upplysts också tagits hänsyn till sådan av företagarna *i utsikt ställd reparation* av anläggningarna, som utlovats skola komma att verkställas omedelbart efter det värdering ägt rum. Ett dylikt hänsynstagande till ännu icke verkställda förbättringsarbeten bör enligt Kollegii uppfattning icke ske. Över huvud taget bör normalt underhållsarbete för en anläggnings vidmakthållande icke föranleda, att denna åsättes ett högre värde. Det är nämligen att märka, att vid grundpenningarnas bestämmande hänsyn toges till skäliga underhållskostnader, och fartygstrafiken bör givetvis icke belastas med ökade avgifter genom att dessa kostnader inräknas dels i anläggningens kapitalvärde, dels ock i de underhållskostnader, vilka ingå i det belopp, varpå grundpenningavgifterna baseras.

Såsom förut nämnts övergick man genom 1907 års grundpenningtaxeförordning från systemet med en enhetlig i allmänhet efter fartygets totala tontal utgående avgift (enligt taxorna i början av 1900-talet 16 öre pr ton för fartyg över 10 ton) till ett avgiftssystem differentierat i två hänseenden, nämligen dels efter värdet av de vid lastageplatserna vidtagna anordningarna, dels ock efter kvantiteten av den vid lastageplatsen intagna eller lossade lasten. Emellertid ägde även vid det förra systemet en viss *differentiering* rum, nämligen i form av generellt fastställda nedsättningar. Om fartyget såväl ankom omedelbart från som ock avgick omedelbart till inrikes ort, ägde en nedsättning av avgiften rum med 25 %. En rabatt å 50 % tillgodokom ångfartyg, som på förut kungjorda tider en eller flera gånger i månaden besökte lastageplatsen. För ångfartyg, som dagligen anlöpte platsen, ägde en nedsättning rum med 75 %. För fartyg, som ej åtnjöt rabatt av nu nämnd anledning men vid lastageplatsen ej lossade och ej heller därstädes intog last av större rymd än motsvarande hälften av fartygets avgiftspliktiga tontal, skulle grundpenningavgift utgå med blott hälften av eljest utgående avgift. Vid last av trävaror skulle därvid en petersburgsstandard beräknas motsvara 2 registerton.

Den mera individuella differentiering, som med 1907 års grundpenningtaxeförordning infördes, krävde städse en omräkning av de olika varuslagen från viktton eller kubikinnehåll till ton av fartygets dräktighet. *Omräkningstalen* härvidlag voro olika för skilda varuslag, och därav följde att i grundpenningtaxorna angåvos vissa varuslag, för vilka grundpenning utgick. Dessa voro bestämda olika i olika taxor och omfattade i allmänhet de varor, som brukade lastas eller lossas vid lastageplatsen i fråga. Om ett fartyg lastade eller lossade någon i taxan ej angiven vara, behövde således någon grundpenningavgift för motsvarande tontal ej erläggas. Fartyg, som uteslutande intog eller lossade sådan last, gick alltså helt fritt från avgift.

Detta system har bibehållits ända tills nu, dock förekommer vid vissa lastageplatser vid sidan om denna differentierade grundpenningavgift en dylik avgift, som utgår av fartyg, som huvudsakligen »för andra fraktändamål» anlöper lastageplatsen och där begagnar sig av de för sjöfartens trygghet och bekvämlighet åvägabragta anstalterna. Denna avgift utgår med visst belopp för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet.¹

Kollegium finner den genom 1907 års förordning införda *differentieringen efter intagen eller lossad last* utgöra en alltför komplicerad grund för avgifternas beräkning. Om man i princip begränsar de värdefaktorer, som läggas till basis för grundpenningarnas beräkning på sätt ovan föreslagits, komma de sistnämnda ej heller att skifta så starkt mellan olika platser. Den faktor, som enligt gällande system övar den största inverkan på avgiftsberäkningen, är nämligen kajvärdet, och detta uppvisar som bekant stora skiftningar de olika platserna emellan. Om nu såsom ovan ifrågasatts av kajvärdet allenast det s. k. förtöjningsvärdet inräknas — detta torde enligt verkställd undersökning genomsnittligt räknat ligga vid 5 à 10 % av totala kajvärdet — komma onekligen såväl en utjämning i avseende å grundpenningbeloppet att ske de olika platserna emellan som ock en väsentlig nedsättning att inträda i själva avgiftsbeloppet. Därmed bortfaller också enligt Kollegii förmenande det förnämsta skälet för en principiell differentiering av avgiften efter den lastade eller lossade godsmängden i varje särskilt fall. Kollegium föreslår därför, att grundpenningar i regel skola utgå med ett i taxan angivet belopp för register-ton av anlöpande fartygs nettodräktighet.

Då det emellertid är ett avlastarintresse att fartygen även taga kompletteringslaster och det möjligen kan befaras, att redarna bli mindre intresserade härför, i händelse för fartyget måste betalas grundpenningar efter fulla ton-talet utan något som helst avseende på den intagna eller lossade lastens storlek, vill Kollegium i anslutning till vad som gällt före 1908 och i överensstämmelse med vad som för närvarande gäller enligt hamntaxorna i vissa hamnar (t. ex. Sundsvall och Härnösand) föreslå, att en reduktion sker av grundpenningarna, så att om den lastade eller lossade godsmängden motsvarar högst hälften av fartygets nettodräktighet, avgiften nedsättes med 50 %. I dessa fall erfordras ett relationstal för förvandling av godsmängden till registerton. I grundpenningtaxeförordningen ha beträffande trävaror, järn, våt och torr mekanisk trämassa samt kemisk trämassa angivits vissa relationstal för omräkningen av varukvantiteterna till registerton av fartygs dräktighet. I nu gällande grundpenningtaxor, enligt vilka grundpenningar utgå vid lastning eller lossning av de nämnda varuslagen, ha i regel grundpenningtaxeförordningens ifrågavarande beräkningsgrunder kommit till användning. Vid tiden för grundpenningtaxeförordningens tillkomst torde vid lastageplatserna endast mera undantagsvis ha förekommit lastning eller lossning av andra varuslag än de förutnämnda. Under årens lopp har emellertid trafiken vid lastageplatserna utvidgats att avse allt flera varuslag, vilka efter hand intagits i taxorna. För åtskilliga av dessa varuslag ha mycket olika rela-

¹ Nedan s. 44 o. f.

tionstal för omräkningen till registerton fastställts i olika taxor. Anledningen härtill torde vara, att de fastställda relationstalen grunda sig på förslag av vederbörande lastageplatsägare och att fastställelse av dessa tal skett vid skilda tidpunkter. Kollegium har sedan flera år tillbaka vid prövning av grundpenningtaxeärenden sökt åvägabringa större enhetlighet i förevarande avseende men betydande variationer mellan relationstalen för en och samma vara förefinnas alltjämt, beroende på att äldre taxor förnyats utan ändring av relationstalen. Det kan sålunda nämnas, att relationstalet för koks i gällande taxor varierar mellan 500 och 1 800 kg motsvarande ett registerton samt för sulfitsprit mellan 1 000 och 2 830 liter motsvarande ett registerton. Även för vissa andra varuslag förekomma variationer ehuru mindre väsentliga. Då sålunda olika relationstal för en och samma vara fastställts i olika taxor, kan avgiftsbelastningen vid de olika lastageplatserna icke bedömas med hänsyn blott till grundpenningarnas storlek vid de skilda lastageplatserna.

Oenhetligheten i avseende å relationstalen i grundpenningtaxorna har föranlett vissa framställningar till Kollegium om åtgärder för ändring härutinnan. Sålunda hemställde handelskammaren i Gävle i skrivelse till Kollegium den 8 juni 1934, att Kollegium måtte till prövning upptaga frågan om sådan omarbetning av grundpenningtaxeförordningen, att grundpenningavgiften i huvudsak beräknades per lastton av vara. Handelskammarens ifrågasvarande förslag tillstyrktes av Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare och i stort sett även av Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.

Enligt Kollegii förslag föreligger, såsom ovan nämnts, behov av relationstal för omräkning endast vid beräkning av den reduktion av avgifter, som föreslås i fråga om fartyg, som lastar eller lossar gods, motsvarande högst hälften av fartygets nettodräktighet. Kollegium vill för enkelhetens skull föreslå, att en enhetlig beräkningsgrund tillämpas, nämligen för gods, som beräknas efter vikt, $1\,500\text{ kg} = 1\text{ registerton}$ och för gods, som beräknas efter volym, $2,83\text{ m}^3 = 1\text{ registerton}$. Genom en sådan enhetlig beräkningsgrund underlättas i hög grad uträkningen av grundpenningavgiften.

Den i det föregående berörda föreskriften i vissa grundpenningtaxor, att en särskild avgift utgår av fartyg, som huvudsakligen »för andra fraktändamål» anlöper lastageplatsen, har närmast avseende på det fall att *varutrafik* äger rum över lastageplatsen för annans än lastageplatsägarens räkning.

Rörande tillkomsten av denna bestämmelse vill Kollegium erinra om följande.

I handels- och sjöfartskommitténs förslag (betänkande del V s. 84 o. f.) angående sjöfartssavgifter framhölls, att på vissa platser en omfattande varuutförsel över lastageplats av den kringliggande ortens alster och förnödenheter ägde rum. Det kunde, ansåg kommittén, i analogi med hamntaxeväsendet finnas lämpligt att vid sådana platser fördela avgiften dels i grundpenningavgift av fartyg och dels i varuavgifter. Kommittén föreslog i anledning här-

av, att grundpenningar, där särskilda omständigheter därtill föranledde, kunde bestämmas att utgå dels för fartyg och dels för varor, som över lastageplatsen lastades eller lossades. I utlåtande över kommitténs förslag den 8 juni 1904 framhöll Kollegium, att det icke syntes Kollegium lämpligt, att grundpenningar skulle kunna fastställas att utgå icke blott för fartyg utan även för varor, som över lastageplats lossades eller lastades. Ett sådant system skulle enligt Kollegii mening vara ägnat att leda till ett mer eller mindre utvecklat hamntaxesystem för dessa platser. I stället föreslog Kollegium, att beträffande de lastageplatser, där på grund av belägenhet eller andra omständigheter även annat än undantagsvis plägade förekomma trafik av andra fartyg än sådana, som besökte platsen för avhämtande av varor, som därifrån skulle utskeppas — vilka lastageplatser i detta hänseende i viss mån vore jämförbara med vanliga lanthamnar — skulle, om lastageplatsägaren så åstundade, kunna fastställas jämväl någon ringare avgift för ton av de fartygs avgiftspliktiga dräktighet, vilka idkade berörda trafik.

Då lastageplatserna i allmänhet ej äro upplåtna för allmän trafik, är frågan om beredande åt lastageplatsägarna av ersättning i fall, som här avses, av förhållandevis ringa betydelse. Det har också visat sig, att det surrogat för en varuavgift, vilket i anslutning till Kollegii nyss återgivna uttalande införts vid vissa lastageplatser, fått en mycket begränsad tillämpning. Grundpenningar för »andra fraktändamål» äro nämligen fastställda allenast vid 16¹ av tillhoppa 80 lastageplatser.

Med den uppläggning, som Kollegium i förevarande förslag givit grundpenningfrågan, måste det rent principiellt vara påkallat, att spörsmålet om en särskild varuavgift i någon form vinner sin lösning. Lastageplatsägaren skall ju framdeles av sjöfarten icke längre få ersättning för sina kajanläggningar i vidare mån än som motsvarar dessas förtöjningsvärde. Man lär då ej gärna kunna undgå att — om någon begagnar lastageplatsens kajanläggningar för en lastageplatsägaren ovidkommande varutransport — ålägga varuägaren att bereda lastageplatsägaren ersättning härför. Att lämna denna fråga öppen och låta ersättningen bero på särskild överenskommelse från fall till fall mellan de båda parterna synes föga tillfredsställande.

Därest någon lastageplats skulle vara upplåten för allmän trafik², torde den böra överföras till kategorien hamnar och få hamntaxa fastställd — så har t. ex. Nylands municipalsamhälle hos Kungl. Maj:t den 17 juli 1944 begärt fastställelse av hamntaxa för lastageplatsen. Merendels torde dock berörda förutsättning ej föreligga. Kollegium har funnit, att lastageplatsägarens berättigade anspråk att — utöver de vid platsen för fartyget utgående grundpenningarna — av godsets avlastare eller mottagare få uppbära viss ersättning för begagnande av anläggningen, om denna icke är upplåten för allmän

¹ Ifrågakommande lastageplatser äro: i *Stockholms län*: Hallstahamn och Hargshamn; i *Uppsala län*: Karlholm och Skutskär; i *Gävleborgs län*: Norrsundet; i *Västernorrlands län*: Husum; i *Västerbottens län*: Bjuröklubb, Brännfors, Bureå, Furuögrund, Gumboda, Notholmen, Sikeå och Storkåge; i *Norrbotlens län*: Båtskärsnäs och Karlsborg.

² Jfr betänkande med förslag till hamnförordning (SOU 1943: 32) s. 28.

trafik, bör tillgodoses genom uttagande av en särskild *varuavgift*. Då det emellertid av praktiska skäl ej kan vara lämpligt att belasta grundpenning-taxorna med vidlyftiga tabeller för en dylik avgift, specificerad för olika varuslag, har det synts Kollegium ändamålsenligt, att den varutariff, som gäller i närmaste hamn, blir tillämplig också vid lastageplatsen. Därmed torde även närbelägna hamnars intressen bli beaktade, enär i så fall varutrafiken över lastageplatsen belastas med samma avgifter, som skulle utgått i händelse hamnen anlåtats.

Kollegium har i författningsförslagets 24 § intagit en föreskrift i berörda hänseende.

Ett spörsmål, som berett stora svårigheter vid lösningen av grundpenning-taxefrågan, gäller det fall, då *lastageplats är belägen inom fastställt hamnområde*. Kollegium har redan i betänkandet med förslag till hamnförordning (s. 54 o. f.) ingående behandlat detta spörsmål och redogjort för de olika förslag och framställningar, som i detta ämne avgivits. Härutöver vill Kollegium erinra om att redareföreningen i sitt yttrande över Kollegii preliminära förslag till hamnförordning framhållit, att det nuvarande systemet innebure, att fartygen i många hamnar finge betala dubbel avgift vid anlöpandet av en lastageplats inom hamnområde, nämligen dels hamnavgift och dels grundpenningavgift. Föreningen ansåg, att det mest rationella vore, att allenast *en* avgift upptoges, varefter myndigheterna i vederbörande hamn och lastageplatsägaren skulle fördela avgiften i fråga sinsemellan. Därest en dylik anordning icke bleve genomförd, ville föreningen bestämt påyrka, att en sådan bestämmelse intoges i förordningen att en reduktion av hamnavgiften bleve obligatorisk i dylika fall. Föreningen framhöll, att ett fartyg, som passerade endast vissa delar av hamnområdet, icke kunde taga hamnanordningarna i anspråk i samma utsträckning som de fartyg, vilka intoge eller avlämnade last i hamnen.

Enligt förslaget till hamnförordning (9 § 8.) skulle gälla, att, om lastageplats, där grundpenningar för fartyg utginge enligt fastställd taxa, vore belägen inom de för hamnen fastställda gränserna, i hamntaxan kunde (»må») stadgas, att befrielse från hamnavgift eller lindring däri finge åtnjutas för fartyg, för vilket grundpenningar skulle erläggas.

Vid det ytterligare överbärande, som Kollegium i förevarande sammanhang ägnat spörsmålet, har Kollegium i anslutning till sin tidigare ståndpunkt funnit, att — i sådana fall, då fartyg anlöper lastageplatsen utan att i samband därmed angöra en hamns kaj och endast i förhållandevis ringa omfattning drar nytta av hamns anordningar för fyrbelysning, utprickning, muddring o. d. — en reducering av hamnavgiften är motiverad, så att sammanlagda beloppet av hamnavgift och grundpenningar icke kommer att överstiga beloppet av den hamnavgift, som skulle ha erlagts, i händelse fartyget angjort någon hamnen tillhörig kaj. Bestämmelse härom torde böra intagas i vederbörande hamntaxa.

Såsom tidigare nämnts verkställes för närvarande, innan grundpenning-taxa fastställs, städse *värdering av lastageplatsen* genom särskilda besiktningsmän, nämligen lotskaptenen inom ifrågakommande distrikt eller vid förfall för honom lotslöjtnanten samt en eller flera av länsstyrelsen utsedda »lämpliga personer». Då vid lastageplatser, där trafiken är ringa, intäkterna av grundpenningar uppgå till relativt obetydliga belopp och värderingskostnaderna ställa sig förhållandevis höga — i genomsnitt omkring 300 kronor per värderad plats¹ — kunde det redan nu i en del fall vara påkallat att eftergiva kravet på värdering. Än mera kommer emellertid denna synpunkt att bli av betydelse enligt det av Kollegium i det föregående skisserade systemet, varigenom intäkterna vid lastageplatserna över lag givetvis komma att sjunka. Kollegium har därför funnit värdering i regel endast böra äga rum i de fall, då lastageplatsägaren så begär eller Kollegium finner värdering erforderlig. Där värdering ej sker, skall grundpenningtaxas fastställande ske på grundval av ett skriftligt uppgiftsmaterial, som lastageplatsägaren har att ställa till Kollegii förfogande. Närmare föreskrifter om de erforderliga uppgifterna ha intagits i 26 § i förslaget.

I anslutning till de yrkanden, som framförts från sjöfartshåll, föreslår Kollegium, att man för vinnande av större enhetlighet i fråga om värderingsgrunderna framdeles har endast *en värderingsnämnd*, som har att verkställa samtliga värderingar. I nämnden bör beredas en viss representation för de intressegrupper, som komma i fråga, nämligen lastageplatsägarna och redarna. Kollegium föreslår därför, att värderingsnämnden bör bestå av tre förrättningsmän.

Det synes lämpligt, att förrättningsmännen utses av Kollegium. Som ordförande bör fungera en opartisk person, och av de två övriga skulle en företräda sjöfartsintressena och en lastageplatsägarnas intressen.

Kostnaderna för värderingen böra givetvis bäras av lastageplatsägaren.

Enligt gällande grundpenningtaxeförordning har *länsstyrelsen* att taga viss befattning med ärenden angående grundpenningtaxa. Sålunda skall länsstyrelsen — såsom nyss nämnts — utse besiktningsmän och bestämma tid för värdering. Sedan förrättningen ägt rum, insänder sökanden förrättningsinstrumentet jämte uppgifter till länsstyrelsen, varefter denna upprättar förslag till taxa. Förslaget jämte utlåtande av länsstyrelsen i ärendet skall sedermera insändas till Kollegium.

I sitt förslag till hamnförordning (s. 74 o. f.) har Kollegium på anförda skäl ifrågasatt, att länsstyrelsernas befattning med hamntaxeärendena skulle upphöra. Bifalles detta förslag, bör foljdriktigheten bjuda, att även grundpenningfrågorna avlastas från länsstyrelserna.

Det torde ligga närmast till hands att i så fall låta ansökningshandlingarna ingivas direkt till Kollegium.

¹ Nedan s. 52.

III. Specialmotivering.

De nuvarande bestämmelserna om grundpenningtaxor äro intagna i en särskild Kungl. förordning av den 31 december 1907. Kommerskollegium finner det ur systematisk synpunkt lämpligare, att de nya föreskrifterna infogas som ett särskilt kapitel i den hamnförordning, vartill Kollegium den 12 juni 1943 avgivit förslag (SOU 1943: 32) till Kungl. Maj:t. I så fall skulle bestämmelserna intagas i en ny avd. 4 under rubrik »Om grundpenningtaxa».

21 §.

I förevarande paragraf har Kollegium upptagit en definition av begreppet grundpenningar och betecknat dessa såsom ersättning för begagnande av lastageplats för lastning eller lossning av gods. Kollegium har därmed givit uttryck åt sin principiella uppfattning, att fartyg, för att skyldighet till utgivande av grundpenningar skall föreligga, skall ha begagnat lastageplatsen. Ett dylikt begagnande förutsätter ej med nödvändighet, att fartyget angöres vid de förtöjningsanordningar, som finnas vid lastageplatsen. Det räcker med att lastning eller lossning av gods äger rum från fartyg, som ankrat inom lastageplatsägaren tillhörigt vattenområde.

22 §.

I första stycket av denna paragraf har Kollegium upptagit det principiella stadgandet, att grundpenningarna utgå, med belopp som anges i taxan, för registerton av anlöpande fartygs nettodräktighet. Avgiften skall således i motsats till hamnavgift icke utgå särskilt för ingående och särskilt för utgående utan som ett totalbelopp för anlöpande överhuvud taget av lastageplatsen utan avseende på om därvid ske både lastning och lossning eller om blott endera av dessa förrättningar äger rum.

I detta sammanhang vill Kollegium påpeka, att, om lastageplatsägaren i stället för att anlita annat tonnage med egna fartyg fraktar varor till eller från lastageplatsen, grundpenningar skola beräknas även för dessa fartyg. En erinran härom har intagits i 33 § i samband med föreskrifterna om lastageplatsräkenskaperna.

Vidare ha i paragrafen intagits de i det föregående (s. 43) motiverade bestämmelserna om reduktion av grundpenningarna i vissa fall, då full last icke lastats eller lossats. Ske både lossning och lastning vid samma lastageplats, skola för fastställande därav, huruvida reduktion skall ske eller ej, den lastade och den lossade godsmängden sammanräknas.

Kollegium finner det rimligt, att i grundpenningtaxorna stadgas en viss minimiavgift att utgå varje gång ett fartyg anlöper lastageplatsen. I ett tredje

stycke har därför stadgats, att i taxan kan intagas föreskrift om en minimiavgift av 5 kronor.

Särskilda bestämmelser om befrielse från grundpenningar i fall, då lastageplatsen anlöpes i sjönöd eller enbart för proviantering, bunkring e. dyl., finnas för närvarande ej och behov av dylika bestämmelser föreligger ej heller med hänsyn till att grundpenningar utgå endast vid lastning och lossning av vissa i taxan angivna varor samt enligt vissa taxor även för fartyg, som för andra fraktändamål anlöpa lastageplatsen. Då det enligt den nu föreslagna författningstexten förutsättes, att lastning eller lossning sker av gods i resp. ur fartyget, skulle avgiftsplikt föreligga för fartyg, som uppsöker en lastageplats såsom nödhamn och där t. ex. lossar hela eller en del av lasten för att efter reparation åter intaga den. Avgiftsplikt skulle även uppstå, om i fartyget intoges endast proviant och skeppsförnödenheter. Då avgiftsbefrielse i dylika fall torde böra äga rum — liksom fallet är enligt hamntaxeföreskrifterna — föreslår Kollegium, att till förevarande paragraf fogas en hänvisning till motsvarande bestämmelser i förslaget till hamnförordning (9 § 2. a) och b) samt d)—f)).

23 §.

I anslutning till vad som i den allmänna motiveringen (s. 39) yttrats angivas i denna paragraf de faktorer, som skola ligga till grund för avgiftens beräkning. Bland dessa har upptagits — förutom, såsom tidigare nämnts, underhållskostnaderna för fyrbelysning, utprickning, förtöjningsanordningar, mudderränna och vågbrytare samt ränta å kapitalvärdet för de tre förstnämnda slagen av anordningar — även skälig avskrivning å kapitalvärdet för dessa anordningar. Det har nämligen i överensstämmelse med vad som enligt Kollegii förslag skulle gälla vid hamnavgifts beräkning ansetts riktigt, att även den värdeminskning, för vilken dessa anordningar trots underhållet äro utsatta, kompenseras genom grundpenningarna.

Kapitalvärdet, å vilket ränta och avskrivning skola beräknas, utgöres av det värde Kollegium godtager på grund av antingen den enligt 29 § verkställda värderingen eller de av sökanden enligt 26 § lämnade uppgifterna.

Avskrivningen bör, för att beräkningarna ej skola bli alltför invecklade, ske efter i viss mån schablonmässiga grunder och med fixt belopp årligen på ifrågavarande kapitalvärde under hela avskrivningsperioden. Med hänsyn till att kapitalvärdet till följd av avskrivningarna successivt sjunker minskas räntebeloppet år efter år. Då grundpenningarna beräknas för en femårsperiod med ett enhetligt belopp, bör man vid kalkylering av grundpenningarna räkna med ett visst genomsnittligt räntebelopp för hela perioden.

En förutsättning för att lastageplatsägaren skall få tillgodoräkna sig ränta och avskrivning å kapitalvärdet för de i första punkten omnämnda anordningarna är självfallet, att han bekostat anläggningarna i fråga. Det har nämligen i vissa fall förekommit, att anläggning eller grundförbättring av kajer o. dyl. verkställts såsom statliga eller statskommunala reservarbeten e. dyl.,

och i sådana fall bör givetvis lastageplatsägaren icke få tillgodoräkna sig ränta och avskrivning på den kapitalinvestering, som skett av allmänna medel. För att underhållskostnaderna skola inräknas i det belopp, som ligger till grund för grundpenningarnas bestämmande, förutsättes likaledes, att dessa kostnader bestritts av lastageplatsägaren. Vad som sagts om denne bör äga tillämpning på lastageplatsinnehavaren, ifall lastageplatsen skulle vara utarrenderad.

Beträffande beräkningen av kajs s. k. förtöjningsvärde hänvisas till vad som anförts ovan s. 39.

Det kan hända att lastageplatsägaren bygger vidlyftigare och dyrbarare förtöjnings- och liknande anordningar än som krävas för sjöfartens behov. I dylika fall böra endast de anordningar tagas med i beräkning, som erfordras för sjöfartens trygghet och bekvämlighet och som alltså faktiskt pläga tagas i bruk av fartygen. Bestämmelse härom har intagits i första stycket av förevarande paragraf.

På grund av de omskiftningar, som näringslivet särskilt i Norrland varit underkastat under de senare årtiondena, förekomma på sina håll lastageplatser, där dyrbara anordningar vidtagits för t. ex. en numera nedlagd fabriksrörelse men där dock en viss begränsad lokal trafik alltfört äger rum med hänsyn till vilken det för lastageplatsägaren kan vara önskvärt, att grundpenningtaxa finnes fastställd. Då även med iakttagande av nyss berörda restriktion grundpenningarna måhända till följd av ringa trafikfrekvens kunna bli alltför höga, har i paragrafens sista stycke intagits en generell bestämmelse, som i dylika fall möjliggör en jämkning nedåt av avgiften, varvid jämförelse bör ske med andra lastageplatser med likartade anordningar.

24 §.

Motiveringen för de i denna paragraf intagna bestämmelserna återfinnes ovan s. 45.

Skulle vid en lastageplats, belägen inom en hamns vattenområde, varuägaren vara skyldig att erlägga hamnavgift till hamnen — enligt förslaget till hamnförordning skall i detta fall i regel utgå högst halv hamnavgift — bör den avgift, som enligt förevarande paragraf skall av varuägaren betalas till lastageplatsägaren, minskas med det belopp, som utgår i hamnavgift, så att sammanlagt för godset ej uttages större avgift än om detsamma lastats eller lossats över hamnen tillhörig kaj.

Till denna paragraf har fogats en bestämmelse, motsvarande sista stycket i 22 §, varigenom föreskrifterna i 10 § 2. i fråga om befrielse i vissa fall från hamnavgift för varor gjorts tillämpliga på den varuavgift, som enligt förevarande paragraf skall utgå.

25 §.

Föreskrifterna i 11 § hamnförordningsförslaget, att förmåner i avseende å hamnavgift o. dyl. icke få beviljas enstaka trafikant utan skola komma envar trafikant under lika förhållanden till godo, samt i 12 § första stycket, att

bestämmelser i avtal med främmande makt rörande hamnavgift skola iakttas, ävensom föreskriften i 9 § 3. om behandling av utländskt fartyg i avgiftshänseende böra äga tillämplighet även i fråga om grundpenningarna. Stadgande härom har upptagits i förevarande paragraf.

26 §.

Närmare föreskrifter av formell natur rörande ansökan om fastställelse av grundpenningtaxa äro meddelade i denna paragraf. Det förutsättes, att Kollegium meddelar mera i detalj gående föreskrifter om den utredning i skilda hänseenden, som sökanden har att förebringa.

I likhet med vad för närvarande är fallet bör ansökan om förnyelse av grundpenningtaxa ingivas i så god tid, att taxeärendet hinner behandlas före årets utgång. Enligt § 5 gällande grundpenningtaxeförordning skola handlingarna före den 1 maj vara ingivna till vederbörande länsstyrelse. Då det är avsett att värdering av lastageplats enligt det förevarande förslaget skall verkställas först efter det ansökan om fastställelse av grundpenningtaxa ingivits till Kollegium, har ifrågavarande tidpunkt ändrats till den 1 april.

27 och 28 §§.

Såsom redan tidigare nämnts (s. 47), har Kollegium funnit önskvärt, att värderingen av lastageplatserna företages av en särskild värderingsnämnd.

I de nuvarande värderingsnämnderna medverka — förutom lotskaptenen eller vid förhinder för honom lotslöjtnanten — en eller flera »lämpliga personer». Förordnandena för vederbörande meddelas av länsstyrelsen. Kollegium har av skäl, som ovan angivits, ansett bestyret med utseende av förrättningsmän böra överlämnas till Kollegium.

Med hänsyn till de ej oväsentliga kostnader, som förrättningen föranleder för sökanden, bör värderingen — såsom tidigare (s. 47) är berört — endast ske i fall, då det för fastställande av taxa är oundgängligen nödvändigt. Särskilt bör beaktas, att, om det kan förutses att intäkterna vid lastageplatsen komma att bli ringa, värdering icke bör ske, såvida det ej påkallas av sökanden.

Såsom sakkunnig har hittills merendels brukat utses någon tekniskt bildad person. Då värderingsnämnden enligt Kollegii förslag delvis skall utgöras av representanter för de vid värderingen intresserade parterna — nämligen lastageplatsägare och redare — och ordföranden sannolikt icke är tekniker, har Kollegium föreslagit, att Kollegium skall äga befogenhet att i mån av behov tillkalla tekniskt sakkunnig att biträda värderingsnämnden.

Ersättningen till förrättningsmännen har hittills utgått enligt grunder, som bestämts av vederbörande länsstyrelse. I de norrländska länen har — förutom rese- och traktamentsersättning enligt resereglementet — i allmänhet för varje förrättning utgått 100 kr. till lotskaptenen, vilket belopp utgjort ersättning för det av honom vid förrättningen förda protokollet, samt 150 kr. till den tekniskt sakkunnige. I Norrbottens län har förutom reseersättning utgått ersättning med 25 kr. för varje dygn, som åtgått till förrättning.

De sammanlagda kostnaderna för dessa förrättningar i nedan angivna län ha uppgått till följande belopp.¹

Län	Lastage- platser	1938—39	1943—44
Gävleborgs	7	1 374: —	2 410: —
Västernorrlands	35	6 953: —	10 543: —
Västerbottens	16	4 150: —	4 442: —
Norrbottnens	7	1 613: —	2 176: —
	65	14 090: —	19 571: —

Kollegium finner önskvärt, att värderingsmännens ersättning framdeles bestämmes efter mera enhetliga grunder än för närvarande är fallet. Grunderna för förrättningsmännens och den sakkunniges resekostnader och arvode torde böra fastställas av Kollegium.

I likhet med vad för närvarande är fallet böra även framdeles kostnaderna för värderingsnämnden bestridas av vederbörande sökande. Då det emellertid synes mindre lämpligt, att värderingsnämnden — såsom nu sker — uppbär ersättning direkt av lastageplatsägarna, har Kollegium föreslagit, att utbetalningen skall verkställas i den ordning Kollegium bestämmer. Kollegium har därvid tänkt sig, att sökanden redan i samband med att han begär besiktning och värdering skulle ha att erlägga ett visst belopp i förskott till Kollegium, som ur de sålunda influtna medlen skulle kunna bereda värderingsnämnden förskott för rese- och traktamentskostnader. Skulle Kollegium ex officio förordna om värdering, bör sökanden, innan värderingen sker, ställa erforderligt förskott. Ersättningsräkningarna skulle sedermera ingivas till och granskas i Kollegium, varefter Kollegium skulle utdebitera kostnaderna på de olika sökandena emot avräkning på förskottet samt verkställa erforderlig utbetalning.

29 §.

I denna paragraf ha upptagits närmare föreskrifter angående värderingsgrunderna. Gällande bestämmelser äro i detta hänseende i hög grad summariska. Det säges allenast i § 3 grundpenningtaxeförordningen, att de anstalter, vilka tillkommit uteslutande för fartygstrafikens trygghet och bekvämlighet, skola angivas i instrumentet jämte det »värde de vid förrättningen beräknas äga». Denna bestämmelse har — såsom tidigare (s. 41) berörts — givit anledning till en praxis, som tillämpats bl. a. i Gävleborgs län vid värderingarna år 1943, nämligen att anstalterna i fråga uppräknats till det värde de ansetts äga med hänsyn till det rådande penningvärdet. Av skäl, som i det föregående anförts, bör vid värderingen framdeles någon uppräkning eller reducering av värdena med hänsyn till penningvärdets fluktuationer icke ske.

¹ Uppgifterna äro ej alldeles fullständiga, enär från ett fåtal lastageplatser kostnadsuppgift ej erhållits. I uppställningen äro medtagna endast sådana lastageplatser, där besiktning och värdering ägt rum såväl 1938—39 som 1943—44.

Såvitt fråga är om en lastageplats, som tidigare icke varit föremål för värdering enligt här föreslagna grunder, bör värderingen enligt Kollegii mening grundas på de faktiska anläggningskostnader, som anordningarna i fråga dragit. Från anläggningskostnaderna bör dock självfallet dragas ett belopp, motsvarande den slitning, som anordningarna varit underkastade efter utförandet. Skulle lastageplatsägaren ha inköpt en äldre lastageplatsanläggning, lär det ofta bli svårt att kunna uppgiva anläggningskostnaden. I så fall synes lämpligen köpeskillingen eller, om köpet gällde t. ex. ett markområde jämte kaj och förtöjningsanordningar, den del av köpeskillingen som kan anses ha belöpt på lastageplatsanläggningen böra läggas till grund för värderingen.

Är åter fråga om en lastageplats, som tidigare varit föremål för värdering enligt de nu föreslagna grunderna, skall beräkningen i allmänhet grundas på det vid senaste värderingen åsatta värdet, och härtill skall läggas kostnaden för den förbättring — utöver underhåll — som skett, varefter från summan skall avräknas ett belopp, motsvarande slitningen å anläggningen efter den senaste värderingen. Skulle lastageplatsen övergått till ny ägare, bör hänsyn tagas även till den köpeskillning, som kan ha bestämts för lastageplatsen.

Därjämte skall vid besiktningen en beräkning ske av kostnaderna för underhåll av dels anordningarna för fyrbelysning och utprickning av farled, dels förtöjningsanordningar, mudderränna och vågbrytare. Anläggningens ägare eller innehavare skall, om värderingsnämnden så begär, styrka de utgifter han haft för detta ändamål, dock ej för längre tid tillbaka än högst fem år.

30 §.

Föreskrifter om det besiktnings- och värderingsinstrument, som värderingsnämnden har att upprätta, äro meddelade i denna paragraf. Det är avsett, att Kollegium skall fastställa formulär härför. Redan för de under 1944 verkställda värderingarna har Kollegium till ledning för värderingsmännen uppgjort ett dylikt formulär.

Tillfälle skall beredas den tekniskt sakkunnige och ledamot av nämnden att anföra särskild mening rörande värderingen.

31 §.

Denna paragraf innehåller föreskrifter rörande det fortsatta förfarandet. För närvarande gäller, att värderingsinstrumentet genom lastageplatsägens försorg insändes till vederbörande länsstyrelse, som upprättar förslag till grundpenningtaxa och med eget yttrande insänder handlingarna till Kollegium.

Kollegium föreslår i stället — såsom i annat sammanhang närmare motiverats (s. 47) — att värderingsinstrumentet insändes direkt till Kollegium jämte framställning om sådan jämkning av det vid ansökan fogade förslaget till grundpenningtaxa, som må föranledas av värderingen.

Är fråga om förnyelse av taxa, vars giltighetstid icke utlupit, skola handlingarna i ärendet vara till Kollegium ingivna senast den 1 augusti det år, vid vars utgång taxan upphör att gälla. I den mån Kollegium anser erforderligt att även framdeles inhämta yttrande från länsstyrelse, bör Kollegium givetvis vara oförhindrat att göra detta.

32 §.

I likhet med vad för närvarande är fallet skola grundpenningtaxorna fastställas att gälla viss tid. Kollegium har i detta hänseende bibehållit den nuvarande normala giltighetstiden av fem år. Samtliga taxor inom ett och samma län böra utlöpa samtidigt med hamntaxorna inom länet.

Sedan grundpenningtaxa blivit av Kollegium fastställd, skall vederbörande länsstyrelse underrättas om Kollegii beslut, och länsstyrelsen skall i likhet med vad fallet är beträffande hamntaxorna låta i länskungörelserna införa meddelande om beslutet i ärendet. I författningstexten har detta kommit till uttryck genom en hänvisning till 16 § i hamnförordningsförslaget. Därav följer, att lastageplatsägaren även skall tillse att tryckt exemplar av taxan finnes tillgängligt för trafikanterna.

33 §.

I denna paragraf ha intagits bestämmelser om lastageplatsägarens skyldighet att föra särskilda räkenskaper för lastageplatsen. I huvudsak överensstämma föreskrifterna med vad som för närvarande gäller, dock med viss anpassning efter förslaget till hamnförordning. För vinnande av större reda och likformighet synes Kollegium böra fastställa formulär för lastageplatsräkenskaper.

I paragrafen har intagits en föreskrift att lastageplatsinnehavaren, där Kollegium så finner nödigt, skall tillhandahålla Kollegium räkenskaperna i fråga.

34 §.

Denna paragraf överensstämmer med § 11 i gällande grundpenningtaxeförordning.

Övergångsbestämmelser.

Förslaget till hamnförordning var avsett att träda i kraft den 1 januari 1945. Tidpunkten i fråga torde böra framflyttas till den 1 januari 1947. Bland de författningar, som i samband därmed böra upphävas, bör angivas även förordningen angående taxor å grundpenningar den 31 december 1907.

I punkterna 1 och 3 i de övergångsbestämmelser, som fogats vid förslaget till hamnförordning, har en av den ändrade tiden för ikraftträdandet betingad förskjutning av vissa tidsbestämmelser nu föreslagits.

Därjämte bör till övergångsbestämmelserna fogas en punkt 4 angående upphävande av gällande grundpenningtaxor. Enligt 15 § i hamnförordnings-

förslaget skola hamntaxorna i de tre nordligaste kustlänen tillhöra en grupp, benämnd B, för vilken nya hamntaxor skola fastställas första gången att gälla från ingången av 1950. Gävleborgs län, liksom Stockholms, Uppsala och Östergötlands län, tillhör gruppen A, för vilken de nya hamntaxorna skola träda i kraft vid ingången av 1949.

Med hänsyn till de lättnader i grundpenningtaxehänseende, som genom föreliggande förslag skulle komma att beredas sjöfarten, torde man emellertid icke böra vänta så länge med att fastställa de nya grundpenningtaxorna. För att möjliggöra en snabb anpassning till det nya systemet föreslår Kollegium, att de vid förordningens ikraftträdande gällande grundpenningtaxorna skola upphöra att gälla vid utgången av 1947 samt att taxor enligt de nya grunderna fastställas att gälla redan från och med den 1 januari 1948. I så fall böra dock de nya taxorna för Stockholms, Uppsala, Östergötlands och Gävleborgs län gälla allenast intill utgången av samma år och för de övriga norrlandslänen intill utgången av 1949. Kollegium förutsätter, att, om ej särskilda omständigheter föranleda till annat, de sålunda blott för ett, respektive två år gällande taxorna bli, utan att ny värdering sker, prolongerade för den närmast följande femårsperioden.

Län	År	Grundpenningtaxa	Hamntaxa	Totaltaxa
Stockholm	1947	1.00	0.50	1.50
Uppsala	1947	1.00	0.50	1.50
Östergötland	1947	1.00	0.50	1.50
Gävleborg	1947	1.00	0.50	1.50
Norrland	1947	1.00	0.50	1.50
1948	1948	1.00	0.50	1.50
1949	1949	1.00	0.50	1.50
1950	1950	1.00	0.50	1.50
1951	1951	1.00	0.50	1.50
1952	1952	1.00	0.50	1.50
1953	1953	1.00	0.50	1.50
1954	1954	1.00	0.50	1.50
1955	1955	1.00	0.50	1.50

IV. Ekonomisk utredning beträffande lastageplatserna.

Antalet lastageplatser inom landet, för vilka Kungl. Maj:t fastställt grundpenningtaxa, uppgår för närvarande till 80. Härvid ha intill varandra lig-
gande lastageplatser, för vilka gemensam taxa fastställts, räknats såsom en
enda lastageplats. Lastageplatsernas fördelning på olika län samt värdet av
anstalterna vid lastageplatserna enligt senast verkställda värderingar även-
som grundpenninguppbörden 1938 framgå av följande sammanställning.

L ä n	Antal lastage- platser	Värdet av anstalterna vid lastage- platserna Kr.	Grund- penning- uppbörd år 1938 Kr.
Stockholms	4	1 150 600	44 459
Uppsala	2	1 919 500	38 963
Östergötlands	1	531 000	2 354
Gotlands.....	3	952 600	¹ 16 722
Gävleborgs.....	7	2 081 700	99 703
Västernorrlands	37	3 698 500	² 337 738
Västerbottens	19	1 311 400	³ 86 927
Norrbottnens.....	7	960 800	53 246
Summa	80	12 606 100	680 112

¹ Avser år 1938 förefintliga 2 lastageplatser med grundpenningtaxor. —
² Avser 34 lastageplatser, för vilka år 1938 funnos grundpenningtaxor och
vid vilka trafik då förekom. — ³ Avser 17 lastageplatser, för vilka år
1938 funnos grundpenningtaxor och vid vilka trafik då förekom.

Av sammanställningen framgår, att 46 % av samtliga lastageplatser, för
vilka grundpenningtaxa finnes fastställd, ligga inom Västernorrlands län
samt 88 % inom de fyra norrländska kustlänen.

Värdeuppgifterna å anstalterna hänföra sig till värderingar, som verk-
ställets för lastageplatserna i Gotlands län 1942, för lastageplatserna i Stock-
holms, Uppsala, Östergötlands och Gävleborgs län 1943 och för lastageplat-
serna i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län 1944.

I syfte att vinna större enhetlighet vid värderingarna samt en avgränsning
av de anstalter, som helt eller huvudsakligen tjäna fartygstrafiken, från an-
stalter, som närmast äro avsedda för varutrafiken, upprättade Kollegium så-
som i annat sammanhang¹ omnämnts för 1944 års värdering av lastageplat-

¹ Ovan s. 34.

serna inom de tre sistnämnda länen en promemoria med avseende å värderingarna. Till följd härav blevo åtskilliga anstalter, som helt eller huvudsakligen tjäna varutrafiken och som vid tidigare värderingar upptagits och värderats, vid den ifrågavarande värderingen icke åsatta några värden och för anstalter, som äro till gagn för såväl fartygs- som varutrafiken, blevo i viss utsträckning tidigare upptagna värden för fartygstrafiken reducerade. Vid 1939 års besiktningar voro värdena av anstalterna upptagna till 6 250 400 kronor i Västernorrlands län, 2 195 700 kronor i Västerbottens län och 1 656 900 kronor i Norrbottens län eller tillhopa i dessa tre län 10 103 000 kronor mot 5 970 700 kronor vid 1944 års värdering. Värderingssumman har sålunda reducerats med cirka 40 %. På grund härav äro värdena för ifrågavarande tre län ej fullt jämförbara med de i ovanstående sammanställning för övriga lastageplatser angivna värdena, vilka i viss utsträckning inkludera även värden av anstalter, som helt eller huvudsakligen tjäna varutrafiken. Därtill kommer, att, såsom förut nämnts,¹ vid värderingarna år 1943 i Gävleborgs län de tidigare värdena av anstalterna uppskrivits med omkring 40 % med hänsyn till förändringarna i det allmänna prisläget, vilket synes ha varit fallet även vid samma års värderingar i Stockholms och Uppsala län. Även detta förhållande bidrager till att minska jämförbarheten mellan de i sammanställningen angivna värdesiffrorna.

Vad den totala grundpenninguppbörden beträffar må till jämförelse med ovan för 1938 anförda siffra, 680 112 kronor, nämnas, att uppbörden under åren 1934—1937 uppgick till resp. 688 152, 687 294, 782 468 och 819 346 kronor.

Grundpenningar utgå i regel för fartyg som lastar eller lossar vissa i taxan angivna varor med visst belopp för varje av det antal registerton av fartyg, som enligt i taxan angivna beräkningsgrunder motsvarar den lastade eller lossade mängden av sådana varor. Såsom förut nämnts² förekomma i gällande taxor i viss utsträckning olika relationstal för en och samma vara för omräkning av varukvantiteterna till registerton av fartyg. På grund härav äro grundpenningarnas storlek icke ett direkt uttryck för avgiftsbelastningen vid de olika lastageplatserna.

Utöver den maximering av grundpenningarna, som följer av bestämmelserna i § 8 p. 3 grundpenningtaxeförordningen, att avgiften icke får beräknas så högt att uppbörden för år kan beräknas överstiga dels $5\frac{1}{2}$ % av värdet av anstalterna och dels underhållskostnaderna, har vid fastställelse av grundpenningtaxor sedan lång tid tillbaka tillämpats ytterligare en maximering, i det att de grundpenningar, som utgå vid lastning eller lossning av i taxan angivna varor, i regel icke fastställts till högre belopp än 30 öre för det antal registerton, som motsvarar den lastade eller lossade mängden varor. Ett undantag utgör Storkåge lastageplats i Västerbottens län, där grundpenningar utgå med 32 öre. Den lägsta förekommande grundpenningavgiften för fartyg, som lastar eller lossar vissa angivna varor, är 8 öre, som utgå vid Brännfors och Djupviks lastageplatser i Västerbottens län.

¹ Ovan s. 41.

² Ovan s. 43.

Grundpenningavgifternas storlek för fartyg, som lastar eller lossar vissa i resp. taxor angivna varor, framgår av följande sammanställning, varvid bortsetts från de tillfälliga avgiftshöjningar, som i vissa fall medgivits under nu rådande förhållanden.

L ä n	Antal lastageplatser med grundpenningavgift				Summa
	15 öre eller därunder	16—20 öre	21—25 öre	26—30 öre	
Stockholms	—	1	2	1	4
Uppsala	—	—	—	2	2
Östergötlands	—	—	—	1	1
Gotlands	—	3	—	—	3
Gävleborgs	—	1	3	3	7
Västernorrlands	1 (0)	7 (3)	6 (3)	23 (31)	37
Västerbottens	3 (1)	3 (1)	7 (7)	15 (9)	18
Norrbottens	—	—	—	7 (7)	7
Summa	4	15	18	42	79

¹ Lastageplatsen Storkåge har en avgift av 32 öre. — ² Vid en lastageplats, nämligen Notholmen i Västerbottens län, utgå icke grundpenningar för vissa varor i förhållande till lastad eller lossad kvantitet utan »för andra fraktändamål» efter fartygets avgiftspliktiga dräktighet, se nedan.

Inom parentes har vad beträffar lastageplatserna inom de tre nordligaste länen angivits antalet lastageplatser, vid vilka grundpenningarna före ingången av 1945 uppgingo till de i resp. kolumner upptagna belopp. Den nedskärning av värdena av anstalter för fartygstrafiken i förhållande till tidigare upptagna värden, vilken såsom ovan nämnts skedde vid 1944 års besiktning av lastageplatserna i de ifrågavarande länen, har i en del fall i förening med en ökning av trafiken föranlett, att grundpenningavgiften vid fastställelse av nya taxor nedsatts vid 12 lastageplatser i Västernorrlands län och vid 6 lastageplatser i Västerbottens län. Däremot ha grundpenningarna vid lastageplatserna i Norrbottens län fastställts till oförändrade belopp. Ansökningar om fastställelse av taxor för 4 lastageplatser inom de ifrågavarande länen ha emellertid ännu icke slutbehandlats.¹

Vid vissa lastageplatser utgå — såsom tidigare berörts² — *grundpenningar för fartyg, som anlöper platserna huvudsakligen »för andra fraktändamål»* än lastning eller lossning av vissa i resp. taxor angivna varor. Dessa grundpenningar erläggas med visst belopp för fartygets avgiftspliktiga dräktighet. I regel förekomma dylika avgifter vid sidan av grundpenningar, som utgå vid lastning eller lossning av bestämda varor och som beräknas i förhållande till lastad eller lossad kvantitet. Ett undantag utgör Notholmens lastageplats i Västerbottens län, där grundpenningar utgå uteslutande efter far-

¹ Under betänkandets tryckning har hänsyn tagits till de beslut av Kungl. Maj:t om fastställelse av grundpenningtaxor, som meddelats före den 1 maj 1945.

² Ovan s. 45.

tygets avgiftspliktiga dräktighet. Grundpenningavgift för »andra fraktändamål» utgår vid sammanlagt 16 lastageplatser. Den ifrågavarande grundpenningavgiften överstiger — bortsett från avgiften vid Notholmen, vilken utgör 20 öre per registerton — icke 12 öre per registerton. En sammanställning av antalet lastageplatser, vid vilka dylik grundpenningavgift utgår, samt av grundpenningavgiftens storlek lämnas här nedan.

L ä n	Antal lastageplatser med grundpenningavgift för »andra fraktändamål»			Summa
	1—4 öre	5—8 öre	10—12 öre	
Stockholms	—	—	2	2
Uppsala	—	2	—	2
Gävleborgs	—	1	—	1
Västernorrlands	1	—	—	1
Västerbottens	1	¹ 4	² 3	8
Norrbottnens	—	2	—	2
Summa	2	9	5	16

¹ Härei inräknad en lastageplats, vid vilken avgiften utgår med 5 öre i inrikes trafik och med 10 öre i utrikes trafik. — ² Härei inräknad Notholmen, där avgiften utgår med 20 öre per registerton.

Med ledning av uppgifterna å värden och underhållskostnader m. m. i de värderingsinstrument, som upprättats vid 1944 års besiktningar av *lastageplatserna i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län*, ha verkställts vissa beräkningar beträffande verkningarna av det av Kollegium nu framlagda förslaget till ändrade bestämmelser om grundpenningar. Ur materialet ha utbrutits värdena för förtöjningsanordningar resp. för fyrar och utprickning samt totalvärdet av sådana kajer, som tjäna fartygstrafiken. Brädgårdskajerna, som vanligen icke användas för fartygens förtöjning utan för utlastning medelst pråmar till fartygen, ha sålunda icke medräknats. Av kajernas totalvärde har alternativt 5 % och 10 % beräknats motsvara kajernas förtöjningsvärden. Å det sammanlagda beloppet av värdena av förtöjningsanordningar, fyrar och utprickning samt kajernas förtöjningsvärden har beräknats 5 % ränta samt 2 % avskrivning. En beräkning har härefter verkställts av den grundpenningavgift, som vid resp. lastageplatser skulle erfordras för att uppbörden vid en normal trafik närmast motsvarande den genomsnittliga årliga trafiken 1934—1938 skulle täcka de angivna ränte- och avskrivningsbeloppen samt underhållskostnaderna för de medräknade anstalterna ävensom underhållskostnaderna för muddring. De uppgifter, som legat till grund för denna beräkning, ha sammanställts i nedanstående tablå, i vilken till jämförelse även medtagits den normala grundpenninguppbörden enligt gällande system, närmast beräknad på grundval av genomsnittsuppbörden 1934—1938.

L ä n	Fartygs- trafik genomsnitt 1934—38	Grundpen- ning uppbörd genomsnitt 1934—38	Kalkyl enligt förslaget			
			Kapitalvärde av an- läggningar ¹ att för- räntas genom grund- penningar		Kostnad ² att täckas genom grundpenningar	
			enl. alt. 1 Kr.	enl. alt. 2 Kr.	enl. alt. 1 Kr.	enl. alt. 2 Kr.
Västernorrlands ...	4 236 882	389 197	587 700	779 600	121 828	146 533
Västerbottens	930 749	95 525	203 400	270 500	23 408	30 491
Norrbottnens	313 782	48 313	149 200	205 300	20 085	26 231
Summa	5 481 413	533 035	940 300	1 255 400	165 321	203 255

¹ Här ingår kapitalvärdet av fyrar, utprickning, förtöjningsanordningar samt kajernas förtöjningsvärde, beräknat till 5 % av kajernas totala värde (alt. 1) resp. 10 % av samma värde (alt. 2).

² Här ingår ränta (5 %) och avskrivning (2 %) å kapitalvärdet samt underhållskostnader.

Såsom framgår av tablan uppgå de kostnader, vilka högst skulle täckas av grundpenningarna enligt de båda alternativa beräkningssätten, till 31 resp. 38 procent av den årliga genomsnittsuppbörden 1934—1938.

Fördelningen av lastageplatserna på olika grupper, alltefter de beräknade grundpenningarnas belopp och omfattningen av trafiken framgår av följande sammanställning.

Grundpenningar, öre per registerton	Genomsnittlig trafik 1934—1938 i registerton						Summa	
	under 40 000		40 000—und. 100 000		100 000 el. däröver			
	alt. 1	alt. 2	alt. 1	alt. 2	alt. 1	alt. 2	alt. 1	alt. 2
under 2	3	1	4	3	11	7	18	11
2 — „ 4	4	4	4	4	7	9	15	17
4 — „ 5	2	2	2	2	1	1	5	5
5 — „ 6	—	1	3	2	—	2	3	5
6 — „ 7	3	1	3	4	—	—	6	5
7 — „ 10	8	6	—	1	—	—	8	7
10 eller däröver	6	11	1	1	—	—	7	12
	26	26	17	17	19	19	62	62

Tabellen utvisar, att de beräknade grundpenningarna vid de 19 lastageplatser, vid vilka trafiken uppgått till 100 000 registerton eller mera, enligt alternativ 1 skulle ligga under 5 och enligt alternativ 2 under 6 öre per registerton. För de 36 lastageplatser — motsvarande omkring 60 % av det totala antalet inom här ifrågavarande län — vid vilka trafiken uppgått till 40 000 registerton eller mera, skulle de beräknade grundpenningarna enligt alternativ 1 med undantag för en och enligt alternativ 2 med undantag för två lastageplatser ligga under 7 öre per registerton. Den lastageplats, Stockvik i Västernorrlands län, som härvid utgör undantag enligt båda alternativen och för vilken grundpenningarna beräknats överstiga 10 öre per registerton, har emellertid utbyggts för en högst väsentligt större trafik än den

som legat till grund för förevarande beräkningar. På grund härav torde grundpenningarna även vid denna lastageplats vid tillämpning av bestämmelserna i 23 § i författningsförslaget förmodligen komma att ligga inom 7-öresgränsen.

Vad beträffar de 26 lastageplatser, vid vilka trafiken understigit 40 000 registerton, skulle de beräknade grundpenningarna ligga under 6 öre per registerton vid 9 lastageplatser enligt alternativ 1 och vid 8 lastageplatser enligt alternativ 2 samt under 7 öre per registerton vid 12 resp. 9 lastageplatser. Vid vissa av de lastageplatser, varom här är fråga, har trafiken varit ringa. Vid sammanlagt 12 lastageplatser har sålunda trafiken understigit 20 000 registerton och vid 9 lastageplatser, vid vilka de beräknade grundpenningarna skulle överstiga 6 öre per registerton enligt alternativ 1 och 9 öre per registerton enligt alternativ 2, har trafiken icke uppgått till 9 000 registerton och vid en lastageplats till och med understigit 1 000 registerton. Enligt 23 § i författningsförslaget skall emellertid en ringa trafik vid lastageplats ej få ge anledning till att grundpenningarna bestämmas till högre belopp än i allmänhet vid andra lastageplatser med likartade anordningar. Framförallt de högre grundpenningavgifterna, som i regel beräknats på en ringa trafik, torde därför komma att icke oväsentligt begränsas.

Vid vilken ungefärlig nivå de beräknade grundpenningarna ligga belyses närmare av nedanstående sammanställning, i vilken angivits omfattningen av den trafik, som skulle belastas med resp. grundpenningavgifter.

Grundpenningar, öre per registerton	Omfattningen av trafiken			
	enligt alt. 1		enligt alt. 2	
	registerton	% av totala trafiken	registerton	% av totala trafiken
under 2	2 580 306	47	1 677 352	31
2 — » 3	1 247 528	23	1 869 610	34
3 — » 4	372 101	7	280 872	5
4 — » 5	526 067	10	340 407	6
5 — » 6	208 212	4	600 167	11
6 — » 7	250 564	4	279 534	5
7 — » 10	170 440	3	231 784	4
10 eller däröver	126 195	2	201 687	4
Summa	5 481 413	100	5 481 413	100

Sammanställningen visar, att de beräknade grundpenningarna understiga 2 öre per registerton enligt alternativ 1 för 47 % och enligt alternativ 2 för 31 % av den totala trafiken samt understiga 3 öre per registerton för 70 % resp. 65 % av trafiken. För 95 % av trafiken enligt alternativ 1 och 92 % enligt alternativ 2 understiga de beräknade grundpenningarna 7 öre per registerton. Med hänsyn till de reduceringar av grundpenningavgifterna, vilka såsom förut nämnts kunna föranledas av att vid lastageplats finnas mera omfattande anordningar än som erfordras för trafiken eller av att trafiken

är ringa, torde avgiftsbelastningen för praktiskt taget hela trafiken komma att understiga sistnämnda belopp.

Vid ovanstående beräkningar av grundpenningarnas storlek enligt det framlagda förslaget har hänsyn icke tagits till den nedsättning av grundpenningarna, som enligt 22 § i författningsförslaget skall åtnjutas för fartyg, som lastar eller lossar gods, vars sammanlagda rymd icke överstiger hälften av fartygets nettodräktighet. I den utsträckning dylik dellastning förekommer vid en lastageplats måste den oreducerade grundpenningavgiften i motsvarande grad höjas. Vissa undersökningar ha gjorts beträffande den förskjutning av de ovan beräknade grundpenningarna, som på grund härav skulle inträda, ehuru dessa undersökningar måst inskränkas till ett mindre antal lastageplatser. Enligt denna utredning torde de ovan beräknade grundpenningarna för de lastageplatser, vid vilka fartygen i större utsträckning lasta eller lossa kvantiteter, som icke överstiga hälften av resp. fartygs nettodräktighet, få höjas med 50 à 75 %.

V. Sluss-, kanal- och andra farledsavgifter samt broavgifter.

Några allmänna föreskrifter angående sluss-, kanal- och andra farledsavgifter ha icke meddelats. För närvarande finnas av Kungl. Maj:t fastställda periodvis reglerade taxor för 33 slussar, kanaler och andra farleder. Dessa taxor fastställas i regel för femårsperioder, som utlöpa samtidigt med de för hamn- och grundpenningtaxorna i resp. län bestämda perioderna. I samband med taxefastställelse meddelas av Kungl. Maj:t närmare föreskrifter bl. a. angående vad vederbörande sökande har att iakttaga för att vid taxeperiodens utgång erhålla fastställelse av ny taxa.

Taxorna äro av mycket växlande innehåll. I de mindre farlederna upptagas i regel avgifter endast för fartyg eller för fartyg och flottar. I de större kanalerna och farlederna utgå däremot avgifter för såväl fartyg som varor. Varuavgifterna utgå ofta enligt en specificerad varutariff. I vissa fall förekomma därjämte avgifter för passagerare ävensom broavgifter. Grunderna för avgifternas beräkning äro mycket växlande liksom även bestämmelserna om avgiftsbefrielse och avgiftsnedsättningar m. m.

Sjöfartsavgiftssakkunniga ansågo sig icke böra framlägga förslag till allmänna bestämmelser angående sluss-, kanal- och andra farledsavgifter, då såvitt de sakkunniga hade sig bekant några allvarligare praktiska olägenheter av gällande ordning icke kunnat förmärkas. Enligt de sakkunnigas mening kunde det också ifrågasättas, huruvida enhetliga bestämmelser på detta område vore lämpliga. Med hänsyn till den betydande olikhet, som förefunnes mellan de skilda vattenlederna såväl i avseende å storlek som trafikförhållanden, syntes i själva verket fullt befogat, att föreskrifterna i varje särskilt fall anpassades till vad som av de lokala förhållandena påkallades.

Vid övervägande av frågan om behovet av allmänna föreskrifter angående sluss-, kanal- och andra farledstaxor har Kollegium i likhet med sjöfartsav-

giftssakkunniga icke funnit dylika föreskrifter för närvarande påkallade. Kollegium har sålunda icke ansett sig böra framlägga något förslag härutinnan.

En revision av flertalet av de nu gällande taxorna torde emellertid vara erforderlig. Åtskilliga av dessa taxor ha sedan lång tid tillbaka bibehållits i stort sett oförändrade och äro därför mindre väl avpassade för nuvarande trafikförhållanden. En omarbetning av dessa taxor torde därför få ske. Härvid torde i samband med fastställelse av nya taxor, i den utsträckning det befinnes lämpligt, få genomföras större enhetlighet mellan de olika taxorna.

Vissa av de här ifrågavarande farlederna ägas av staten eller av kommuner och andra ägas eller förvaltas av enskilda. En del av de kommunala farlederna äro infartsleder till resp. kommuners hamnar eller stå i varje fall i samband med hamnarna. Då enligt det av Kollegium framlagda förslaget till hamnförordning hamntaxorna skola fastställas av Kollegium, synes det Kollegium lämpligt, att även avgörandet i ärenden angående fastställelse av taxor för farleder överlämnas till Kollegium. Bl. a. för att möjliggöra en överflyttning av prövningen av nämnda taxeärenden till Kollegium, såvitt angår de kommunala farlederna, föreslår Kollegium i det följande vissa ändringar av kommunallagarna.

Som ovan nämnts förekomma i vissa kanal- och farledstaxor bestämmelser om broavgifter. Dylika avgifter ha även fastställts av Kungl. Maj:t genom särskilda taxor. Några allmänna föreskrifter rörande dessa avgifter synas icke erforderliga.

VI. Fråga om ändring av kommunallagarna.

Enligt 79 § 1 mom. c) lagen den 6 juni 1930 om kommunalstyrelse på landet skola beslut om nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som anvisats åt densamma, eller de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande, för att vinna bindande kraft underställas Konungens prövning och fastställelse. Motsvarande bestämmelse finnes i 74 § 1 mom. c) lagen den 6 juni 1930 om kommunalstyrelse i stad samt 63 § 1 mom. c) lagen den 15 juni 1935 om kommunalstyrelse i Stockholm. I sitt betänkande med förslag till hamnförordning framlade Kollegium förslag till sådan ändring av ifrågavarande bestämmelse i kommunallagarna, som betingades av den föreslagna överflyttningen till Kollegium av avgörandet i ärenden angående fastställelse av hamntaxa. Enligt det ifrågavarande ändringsförslaget skall beslut angående nya eller förhöjda hamnavgifter underställas myndighet, som Konungen därtill förordnar.

Det av Kollegium nu framlagda förslaget att även fastställelse av taxor å grundpenningar skall ankomma på Kollegium förutsätter, då kommunala lastageplatser finnas, en motsvarande ändring beträffande beslut om grundpenningar. Såsom ovan framhållits synes det lämpligt, att även avgörandet i ärenden angående fastställelse av sluss-, kanal- och andra farledstaxor dele-

geras på Kollegium. Jämväl i avseende å beslut om dylika avgifter skulle sålunda erfordras en ändring av förevarande bestämmelse i kommunallagarna.

Vid genomförande av den föreslagna ändringen i kommunallagarna uppkommer frågan, huruvida ej för vinnande av önskvärd enhetlighet vid prövning av hithörande ärenden Kungl. Maj:ts beslutanderätt i fråga om andra avgifter å den allmänna rörelsen likaledes borde delegeras på underordnad myndighet, närmast Kollegium. Bland avgifter, som falla under förenämnda bestämmelse i kommunallagarna, må nämnas broavgifter, torgavgifter och parkeringsavgifter. Då detta spörsmål faller utanför det Kollegium givna utredningsuppdraget, har Kollegium ej funnit skäl att i förevarande sammanhang framlägga förslag härom, helst som ett sådant förslag bör grundas på en närmare undersökning angående de olika slag av avgifter, som här kunna ifrågakomma. Kollegium begränsar sig därför till ett påpekande, att vid den närmare utformningen av ändringen i kommunallagarna bör tagas under överbäggande, huruvida icke bestämmelsen bör givas en så generell affattning, att en delegation av beslutanderätten beträffande samtliga avgifter å den allmänna rörelsen möjliggöres. I så fall synes nuvarande punkt c) i ovannämnda författningsrum böra utbrytas och ersättas med ett stadgande, att beslut om nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som anvisats åt densamma, eller de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande, skola för att vinna bindande kraft underställas prövning och fastställelse av Konungen eller den myndighet, som Konungen därtill förordnar.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Skrivelse till Konungen	3
Förslag till Kungl. Maj:ts hamnförordning:	
4. Om grundpenningtaxa	7
I. Grundpenningarnas historia	12
II Allmän motivering	31
III. Specialmotivering	48
IV. Ekonomisk utredning beträffande lastageplatserna	56
V. Sluss-, kanal- och andra farledsavgifter samt broavgifter	62
VI. Fråga om ändring av kommunallagarna	63

Statens offentliga utredningar 1945

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till utlänningslag och lag ang. omhändertagande av utlänning i anstalt eller förläggning. [1]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Stadsplanutredningen 1942. 3. Förslag till byggnadslag m. m. [15]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Normalbrandordning för städer, köpingar och municipalsamhällen. [18]

Normalbrandordning för landskommuner. Alternativ 1. [19] Alternativ 2. [20]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande ang. den husliga utbildningen. [4]

Betänkande och förslag rörande effektivisering av skyddshemselevernas eftervård m. m. [10]

Utredningar ang. ekonomisk efterkrigsplanering. 8. [11]

Investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1945/46 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten. [12] Bilagor. [13]

Socialpolitikens ekonomiska verkningar. [14]

Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 5. Tiden juli 1943—juni 1944. [17]

Socialvårdskommitténs betänkande. 10. Statistisk undersökning ang. folkpensionärernas bostadsförhållanden m. m. [23]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Promemoria med förslag till arrendebestämmelser för kommunal jord. [9]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 7. Förslag till åtgärder för livsmedelsforskningens ordnande. [6]

Handel och sjöfart.

Betänkande ang. grundpenningväsendet. [24]

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. [2]

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 1. Allmänna synpunkter. [7] Del 2. Blekingenätets järnvägar. [8]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med utredning och förslag ang. yrkesutbildning av sjöfolk av manskapsgrad samt åtgärder till höjande av sjöfolkets allmänna och medborgerska bildning. [5]

Betänkande med förslag till nyorganisation av kyrkomusikerbefattningarna m. m. Del 1. [16]

Ungdomen och nöjeslivet. Ungdomsvårdskommitténs betänkande del 3. [22]

Försvarsväsen.

Betänkande rörande särskilda åtgärder vid återförandet till civil verksamhet av till beredskapstjänstgöring inkallad personal. [3]

Betänkande och förslag rörande upplysningsverksamhet om och inom försvaret. [21]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.