

**Regeringens proposition**

**1980/81: 132**

**med förslag till lag om vissa avgifter i allmän hamn m. m.;**

beslutad den 26 februari 1981.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som upptagits i bifogade utdrag ur regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att skyldigheten för kommuner att söka fastställelse av hamnavgifter upphävs. Detta medför att kommunerna själva får besluta om avgifter.

## 1 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1977: 180) om införande av kommunallagen (1977: 179)

Härigenom föreskrivs att 16 § lagen (1977: 180) om införande av kommunallagen (1977: 179) skall upphöra att gälla vid utgången av september 1981.

## 2 Förslag till

### Lag om vissa avgifter i allmän hamn

Härigenom föreskrivs följande.

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att hamninnehavaren tillhörig kaj, brygga eller liknande anordning inom hamnens område anlöps eller nyttjas.

1. för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2. gäller endast inom det område där trafiken enligt vad sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1981. Sjöfartsverket får dock före nämnda dag pröva ansökan enligt andra stycket i lagen.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde  
1981-01-22

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Winberg, Adelsohn, Danell, Petri, Eliasson

**Föredragande:** statsrådet Adelsohn

**Lagrådsremiss med förslag till lag om vissa avgifter i allmänna hamnar m. m.**

---

## Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 24 september 1965 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet den 18 oktober 1965 åt sakkunniga att utreda vissa frågor om hamnväsendet. De sakkunniga avlämnade i mars 1974 sitt slutbetänkande<sup>1</sup> (SOU 1974: 24) Förslag till hamnlag. Detta betänkande behandlar frågor om den författningsmässiga regleringen av hamnväsendet vari ingår taxesättning och prövning av tvister mellan en innehavare av en allmän hamn och hamnens trafikanter.

Beträffande historisk bakgrund och nuvarande förhållanden samt utredningens närmare överväganden vad gäller bestämmandet av avgifter och prövning av tvister hänvisas till betänkandet.

Efter remiss har yttranden avgetts av hovrätten för Västra Sverige, kammarrätten i Stockholm, Vänersborgs tingsrätt, vattendomstolen, sjöfartsverket, statskontoret, statens naturvårdsverk, generaltullstyrelsen, kommerskollegium, samtliga länsstyrelser, vattenlagsutredningen (Ju 1969: 58), Landsorganisationen i Sverige (LO), Näringslivets Trafikdelegation, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges re-

<sup>1</sup> Betänkandet avgavs av f. d. generaldirektören Erik Severin, ordförande, f. ombudsmannen hos Svenska Transportarbetareförbundet Gunnar Gustafsson, regeringsrådet Eskil Hellner, f. d. direktören i Svenska hamnförbundet Knut-Inge Lason, direktören Olov Berglund och f. d. hamndirektören Helge Linder.

dareförening, Sveriges skeppsklarerareförening, Sveriges speditörsförbund, Tjänstemännens centralorganisation, Svenska petroleuminstitutet. Kommerskollegium har bifogat yttranden av ett flertal handelskammare och LO har bifogat yttranden från Svenska kommunalarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet.

## 2 Nuvarande förhållanden

Den nuvarande kontrollen av hamntaxor sker med tillämpning av kungörelsen om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (1950:152, ändrad senast 1977:872), *hamntaxekungörelsen*. Den tillgodoser trafikanternas intresse av att inte belastas med oskäligt höga avgifter. Principen är att en hamns intäkter inte får användas till annat än hamnens direkta behov. Skyldighet att söka fastställelse av taxor gäller för hamnar i kommunal ägo och regler om detta finns numera i 16 § lagen (1977:180) om införande av ny kommunallag (1977:179). Taxemyndigheten, numera sjöfartsverket, kan i den mån den anser det befogat sänka en avgift som föreslagits av en hamninnehavare. För hamnar som inte är i kommunal ägo föreligger ingen motsvarande skyldighet men däremot rätt att få sin taxa fastställd. Detsamma gäller för hamn som inte är allmän.

## 3 Hamnutredningens förslag

Hamnutredningen föreslog i sitt slutbetänkande (SOU 1974:24) Förslag till hamnlag beträffande avgiftsfrågorna följande. Avgift i allmän hamn skulle bestämmas efter skälighets och rättvis grund och beslutas av hamninnehavaren. Avgifter i hamnar som inte är allmänna lämnades utanför förslaget till lagstiftning. En särskild rådgivande nämnd – statens hamnnämnd – föreslogs för att avge opartiska utlåtanden i bl. a. taxefrågor i tvister mellan innehavare av allmän hamn och hamnens trafikanter. En reservant i utredningen förordade att en hamnnämnd med dömande uppgifter skulle inrättas. Den på kommunallagstiftningen grundade skyldigheten att underställa beslut om hamnavgifter borde alltså upphävas enligt utredningen.

## 4 Remissyttrandena

Utredningens förslag att slopa underställningsskyldigheten stöds av åtskilliga remissinstanser däribland kommerskollegium, flertalet länsstyrelser, Svenska kommunförbundet och flertalet handelskammare. Tveksamma beträffande förslaget i denna del är sjöfartsverket, länsstyrelsen i

Göteborgs och Bohus län och Svenska hamnförbundet. För fortsatt förhandsprövning i någon form uttalar sig länsstyrelsen i Malmöhus län, länsstyrelsen i Älvsborgs län, Näringslivets trafikdelegation, Svenska Petroleuminstitutet samt Skånes handelskammare och Stockholms handelskammare. Svenska Petroleuminstitutet anför bl.a. att risk finns att en hamn utnyttjar sitt faktiska monopol vid avgiftssättningen och att man i vissa fall kunnat konstatera bristande konkurrensvilja mellan hamnarna, dokumenterad bl.a. genom att hamnavgifter bestäms lika.

## 5 Riksdagens ställningstagande beträffande underställningsskyldighet

Vid sin behandling av prop. 1975/76: 187 om kommunal demokrati, ny kommunallag m. m. och prop. 1976/77: 1 om minskad statlig detaljreglering av kommunerna uttalade konstitutionsutskottet (KU 1976/77: 25) följande.

Hamnutredningens förslag innebär att de nuvarande bestämmelserna om underställningsskyldighet hos regeringen för de nyss nämnda hamnavgifterna m. m. skall upphävas. Kommunallagsutredningen har anslutit sig till detta förslag. Enligt utskottets mening står det inte i särskilt god samklang med de ovan redovisade strävandena att på olika sätt minska underställningsskyldigheten för kommunerna och landstingskommunerna att behålla detaljbestämmelser av detta slag i den nya kommunallagen. Innan slutlig ställning tas till bestämmelsernas sakliga innehåll bör dock, såsom framhålls i propositionen, avvaktas resultatet av övervägandena inom kommunikationsdepartementet. Utskottet har erfarit att proposition kan väntas under år 1977 och anser – under hänvisning till det nu anförda – att bestämmelserna därför bör tas in i en särskild paragraf i lagen om införande av kommunallagen och gälla tills vidare.

Riksdagen godtog utskottets förslag (rskr 1976/77: 148).

## 6 Föredraganden

För egen del gör jag följande bedömning.

Som framgår av beslutet att flytta underställningsskyldigheten beträffande hamnavgifter från kommunallagen till lagen om införande av kommunallagen har riksdagen förutsatt att underställningen i dess nuvarande form upphävs. Annan förhandsprövning av vad som i övervägande antalet fall är kommunala beslut bör inte heller förekomma. En naturlig följd av att förhandsprövningen upphör är att hamninnehavaren själv bestämmer avgifterna i hamnen. Det finns i detta sammanhang enligt min mening ingen anledning att särbehandla allmän hamn i enskild ägo eller s. k. lastageplats, dvs. hamn som inte är allmän. För de sistnämnda hamnarna finns inte

heller f. n. någon skyldighet att söka fastställelse av taxa däremot en möjlighet därtill.

Hamnutredningens förslag om prövning av tvister om bl. a. hamnavgifter erhöll kraftig kritik under remissbehandlingen. Flertalet som yttrade sig förordade reservantens förslag om en dömande hamnämnd. Några remissinstanser gjorde gällande att man kunde befara missförhållanden av olika slag i hamnarnas avgiftssättning. Dessa tänkbara missförhållanden kan närmast beskrivas som priskarteller eller diskriminerande eller monopolistisk prissättning. En av remissinstanserna ansåg att det av utredningen föreslagna tvisteförfarandet inte var ägnat att komma tillrätta med angivna problem. Det finns enligt min mening anledning att överväga om inte skyddsvärda trafikantintressen bättre kan tillgodoses genom det regelsystem som gäller för näringslivet i övrigt än genom ett speciellt förfarande för prövning av tvister angående hamnavgifter. Här vill jag särskilt framhålla att trafikintressenterna normalt inte är kommunalbesvärberättigade.

Enligt lagen (1953:607) om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet (KBL) kan ingripande ske mot sådana konkurrensbegränsningar i form av t. ex. priskarteller eller diskriminerande eller monopolistisk prissättning som har skadlig verkan. Skadlig verkan har enligt KBL en konkurrensbegränsning som på ett från allmän synpunkt otillbörligt sätt påverkar prisbildningen, hämmar verkningsförmågan inom näringslivet eller försvårar eller hindrar annans näringsutövning. Den som anser att en konkurrensbegränsning med skadlig verkan förekommer kan anmäla detta till näringsfrihetsombudsmannen (NO). NO kan också ta upp ärenden på eget initiativ. Vid sin handläggning har NO att verka för att den skadliga konkurrensbegränsningen upphör. NO kan hos marknadsdomstolen påkalla förhandling i ärendet. Domstolen skall sedan den har konstaterat att en konkurrensbegränsning med skadlig verkan föreligger genom förhandlingar med parterna söka undanröja denna verkan. Om domstolen skulle misslyckas i sin förhandlingsverksamhet har domstolen möjlighet och – i fall av större vikt – skyldighet att anmäla misslyckandet för regeringen.

Emellertid måste en tillämpning av KBL på det kommunala området ses mot bakgrund av de allmänna kommunalrättsliga principer som gäller för kommunal verksamhet. I fråga om kommunala avgifter är det framför allt självkostnadsprincipen som gör sig starkt gällande. Betingelserna för t. ex. en kommunal hamnverksamhet är därför inte direkt jämförbara med dem som gäller för det privata näringslivet. En grundförutsättning för KBL:s tillämpning på det kommunala området är att det kommunala organ som bedriver hamnverksamhet kan anses bedriva rörelse. Om så är fallet skulle konkurrensbegränsningslagen således kunna få tillämpning också på hamnavgiftsområdet.

Jag anser mot bakgrund av det anförda att det inte finns tillräckliga skäl för en särreglering beträffande avgifter i hamnar.

Sveriges anslutning till 1923 års havshamnkonvention förpliktar till att hamnar som är öppna för allmän trafik tar ut avgifter enligt offentliggjorda taxor. Jag anser mig emellertid kunna utgå från att hamnarna utan direkta föreskrifter respekterar de folkrättsliga åtaganden som Sverige har gjort. Någon reglering av detta anser jag därför f. n. inte nödvändig.

En annan fråga kräver dock författningsreglering. Det gäller möjligheten för innehavare av allmän hamn att i likhet med vad som gäller f. n. ta ut avgifter av olika slags passerande trafik. Enligt gällande hamntaxekungörelse har hamninnehavaren att i samband med begäran om fastställelse av taxa ange det område i vatten inom vilket avgifter avses tas ut. Hamninnehavaren skall därvid ange ägande- och dispositionsförhållandena för vattenområdet. Kungörelsen föreskriver vidare att särskild utredning skall förebibras om hamninnehavaren önskar ta ut avgift av olika slags passerande trafik. Taxeområdet behöver inte överensstämma med det område som är allmän farled dvs. allmän hamn i vattenlagens mening. Om inte särskilda skäl talar emot det skall dock taxeområdet överensstämma med tillämpningsområdet för hamnordning. Som exempel på sådan trafik kan jag nämna en industrikaj i en allmän hamn, enklavtrafik. Anlöpen sker alltså till anläggning som ägs av annan än hamninnehavaren. I detta fall tar trafiken i anspråk de anordningar i hamnen som bekostats av hamninnehavaren. Det är därför rimligt att hamninnehavaren får ta ut avgift även av denna trafik. Ett annat exempel är trafiken till och från Vänern som passerar Göteborgs hamn, passagetrafik. Det är även här rimligt att trafikanterna i fråga genom avgifter bidrar till finansieringen av de farledsanordningar i Göteborgs hamn som är till nytta för vederbörande fartyg. Avgiftsnivån måste naturligtvis anpassas efter den nytta passagetrafiken har av hamnens anordningar och även efter den andel som denna trafik utgör av den totala trafiken över hamnen. Hamntaxeområdet fastställs f. n. av sjöfartsverket och verket beaktar i sin prövning särskilt den nytta passerande trafik har av hamninnehavarens anordningar och tjänster. I åtskilliga fall har dock särskilda avtal träffats mellan hamninnehavaren och innehavaren av lastageplats inom hamnområdet varför någon särskild taxa för denna trafik inte behövt fastställas. Erfarenheterna av den nuvarande tillämpningen har givit vid handen att det inte sällan förekommit konflikter mellan hamninnehavaren å ena och trafikanter och andra intressenter å andra sidan. I samband med att sjöfartsverkets befattning med hamnarnas avgiftssättning upphör finns det anledning att ompröva frågan om vem som bör besluta om taxeområdets utsträckning. Enligt min mening är det inte lämpligt att denna uppgift ankommer på hamninnehavaren. Erfarenheterna från den nuvarande tillämpningen talar för att sjöfartsverket även i fortsättningen bör besluta om taxeområdet efter samma riktlinjer som f. n. I likhet med vad som nu gäller bör såväl fartygsavgift som varuavgift få tas ut av enklavtrafik medan endast fartygsavgift bör få tas ut av passagetrafik.

Taxefastställelsen enligt hamntaxekungörelsen kan alltså enligt min mening upphöra.

## Hemställan

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1977: 180) om införande av kommunallagen (1977: 179),
2. lag om vissa avgifter i allmän hamn.

Det under 1. angivna förslaget har upprättats efter samråd med chefen för kommundepartementet.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över det lagförslag som angivits under 2.

## Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

*Bilaga I*

## **1 Förslag till**

### **Lag om ändring i lagen (1977: 180) om införande av kommunallagen (1977: 179)**

Härigenom föreskrivs att 16 § lagen (1977: 180) om införande av kommunallagen (1977: 179) skall upphöra att gälla vid utgången av september 1981.

## **2 Förslag till**

### **Lag om vissa avgifter i allmän hamn**

Härigenom föreskrivs följande.

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att hamninnehavaren tillhörig kaj, brygga eller liknande anordning inom hamnens område anlöps eller nyttjas.

1. för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens område utan att där lämna eller hämta passagerare eller gods,

3. för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket gäller inom det vattenområde där trafiken kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. På begäran av hamninnehavaren fastställer sjöfartsverket vilket område detta är.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1981.

## LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1981-02-05

**Närvarande:** f. d. justitierådet Petrén, regeringsrådet Hilding, justitierådet Vängby.

Enligt lagrådet den 29 januari 1981 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 22 januari 1981 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Adelson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om vissa avgifter i allmän hamn.

Förslaget har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Ingrid Forsström.

Förslaget föranleder följande yttrande av lagrådet:

Så som remissen bestämts kan frågan om avgifter för fartyg som anlöper eller utnyttjar hamninnehavarens kaj eller annan anordning icke anses ha blivit överlämnad till lagrådet. Ej heller finns skäl att i anledning av remissen ingå på spörsmålet om Sveriges anslutning till 1923 års havs-hamnkonvention påkallar särskild reglering i fråga om hamntaxorna. Anmärkas må endast att Sveriges anslutning till konventionen inte med mindre föreskrifter meddelas av staten medför förpliktelser för hamninnehavarna.

Genom punkt 2 i första stycket medges hamninnehavaren rätt att ta ut avgift av fartyg som passerar "hamnens område". Härmed torde emellertid avses något annat än vad som åsyftas när motsvarande uttryck används i punkterna 1 och 3. De senare punkterna tar sikte på enklaver som ligger inom det egentliga hamnområdet. Med hamnens område torde däremot i punkt 2 avses såväl vattenområde inom det egentliga hamnområdet som i vissa fall även vattenområde därutanför. Avsikten torde nämligen, som andra stycket får anses ge vid handen, vara att hamninnehavaren skall få ta ut avgifter för passage även genom exempelvis inloppet till en storhamn, om han där har gjort investeringar för att trygga hamnens åtkomlighet såsom genom att muddra eller spränga inseglingsrännor, anlägga fyrar och andra navigationshjälpmedel osv. Som sådan passage skulle sålunda eventuellt kunna räknas att fartyget går tvärs över inloppet till en storhamn eller går genom inloppet men lägger till innan det kommit fram till den avgiftsbelagda hamnen. För att klargöra skillnaden mellan det område som avses i punkterna 1 och 3, å ena sidan, och det område som avses i punkt 2, å andra sidan, kan i punkt 2 förslagsvis användas uttrycket "hamnens vattenområde". Den närmare bestämningen av detta område ges i andra stycket.

Bestämningen i punkt 2 "utan att där lämna eller hämta passagerare eller gods" skulle kunna läsas som en begränsning av rätten att ta ut avgifter från passerande fartyg (så att avgift inte fick tas ut om passagerare eller gods utväxlades mellan passerande fartyg). Även om en sådan läsart kanske faller på sin orimlighet, är bestämningen överflödigt. Den bör därför utgå.

I enlighet med det anförda bör punkten 2 ges följande lydelse: "2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde."

Utformningen av andra stycket kan ge anledning till den tolkningen, att möjligheten att få visst område fastställt av sjöfartsverket är fakultativ och att alltså hamninnehavaren själv kunde bestämma ett område inom vilket han gjorde anspråk på avgifter för att i händelse av tvist få frågan prövad av domstol. Avsikten torde emellertid vara att sjöfartsverket skall ha fastställt visst område för att avgift över huvud taget skall få tas ut. För att detta klart skall framgå krävs en omredigering av lagtexten.

Det område som skall bestämmas enligt andra stycket synes få betydelse endast med avseende på rätten att ta ut avgifter enligt punkt 2 i första stycket. Vad som vid tillämpningen av punkterna 1 och 3 i första stycket skall anses utgöra hamnens område torde som regel framstå som klart och avsikten torde inte vara att det skall särskilt fastställas av sjöfartsverket. Den sålunda åsyftade begränsningen av andra stycket bör framgå av lagtexten.

I enlighet med det nu anförda kan andra stycket förslagsvis ges följande lydelse: "Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2 gäller endast inom det område där trafiken enligt vad sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren."

Utöver det nu anförda synes ytterligare en omständighet böra framhållas. Den trafik det remitterade lagförslaget gäller är s. k. enklav- respektive passagetrafik. För trafik av detta slag synes möjligheterna att välja annan hamn eller annan passage vara synnerligen begränsade. Det kan därför ifrågasättas om inte lagen bör innehålla en bestämmelse som utsäger något om avgifternas storlek. Avses att den för bestämmande av kommunala avgifter allmänt tillämpade självkostnadsprincipen skall gälla synes bestämmelsen kunna utformas med hamnutredningens förslag som förebild (6 § förslaget till hamnlag). Bestämmelsen – som kan upptagas som ett tredje stycke i lagen – kan då ges följande lydelse: "Avgift enligt denna lag skall bestämmas efter skälig och rättvis grund." Är det däremot meningen att annan princip för bestämmande av avgifternas storlek skall gälla bör denna komma till uttryck.

Det synes praktiskt att sjöfartsverket före lagens ikraftträdande kan meddela beslut i fråga som avses i lagens andra stycke. Till ikraftträdande bestämmelsen bör därför fogas en andra mening av förslagsvis följande lydelse: "Sjöfartsverket får dock före nämnda dag pröva ansökan enligt andra stycket i lagen."

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1981-02-26

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Wikström, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Proposition om vissa avgifter i allmän hamn m. m.**

---

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande<sup>1</sup> över förslag till lag om vissa avgifter i allmän hamn.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har gjort vissa påpekanden om utformningen av lagstiftningen, till vilka jag kan ansluta mig.

Givetvis är hamninnehavaren som lagrådet påpekat inte förpliktad att iaktta innehållet i de internationella konventioner Sverige tillträtt med mindre konventionens innehåll införlivats med den svenska lagstiftningen. Emellertid finns det – som jag framhöll i lagrådsremissen – anledning att utgå ifrån att hamnarna ändå iakttar Sveriges folkrättsliga förpliktelser bl. a. därför att det ligger i deras eget intresse i förhållande till hamnens kunder att göra så. Skulle så inte bli fallet är jag givetvis beredd att föreslå de åtgärder som kan behövas.

Beträffande lagrådets uttalande när det gäller avgifternas storlek vill jag dock anföra följande.

Självkostnadsprincipen upprätthålls i praxis sedan länge när det gäller avgiftsfinansierad kommunal verksamhet. Den innebär att det totala vederlag som kommunen uppbär av dem som tar nyttigheterna i anspråk i princip inte får överstiga kommunens kostnader för verksamheten. Principen gäller, om inte annat är särskilt föreskrivet, för alla typer av kommunala avgifter oberoende av om de tas ut med stöd av särskild lagstiftning eller med stöd av kommunallagens allmänna kompetensregel. Eftersom jag har

<sup>1</sup> Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 22 januari 1981.

ansett det påkallat med specialreglering av rätten att ta ut avgifter i allmän hamn endast såvitt avser enklav- och passagetrafik, finner jag inte anledning att för dessa fall föreskriva vad som ändock gäller beträffande kommunernas avgiftssättning. För allmänna hamnar som ägs av annan än kommun gäller givetvis inte självkostnadsprincipen. Som jag har redogjort för i lagrådsremissen kan en trafikant som menar att det på hamnavgiftsområdet föreligger en konkurrensbegränsning med skadlig verkan påtala förhållandet hos NO med stöd av lagen (1953: 607) om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet.

## Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att antaga

*dels* det vid regeringsprotokollet den 22 januari 1981 fogade förslaget till lag om ändring i lagen (1977: 180) om införande av kommunallagen (1977: 179),

*dels* det av lagrådet granskade lagförslaget med vidtagna ändringar.

## Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag föredraganden har lagt fram.

