

N:o 187.

Af herr **O. A. Brodin**, om restitution i vissa fall af tull å materialier och inventarier för i Sverige byggda fartyg.

Genom Riksdagens beslut att med tull belägga jern- och stålvaror m. fl. materialier, som äro nödvändiga för skeppsbyggnad, har början skett att införa skyddssystemet för den inhemska jernfartygs-byggnaden. Redan fattade beslut och möjligen blifvande beslut, i gemensam votering angående tull på plåt, kunna dock icke vara tillfyllestgörande utan måste, för att icke tullarne i fråga skola verka dödande på sagde industri i stället för skyddande, en restitution, motsvarande tullarne å materialier och utredningspersedlar till fartyg, medgifvas de verkstäder, som sysselsätta sig med fartygsbyggnad.

De svenska verkstäder, som tillverka fartyg, kunna nemligen på intet vis hafva full sysselsättning med byggandet af fartyg för den inhemska sjöfarten, utan måste hafva möjlighet att äfven bygga för utlandet och för den utländska fraktmarknaden. Om en verkstad skall, i täflan med t. ex. engelska verkstäder, kunna få beställning till utlandet, måste den vara i tillfälle att köpa sina materialier lika billigt. Då nu tullarne lägga hinder i vägen härför, är det nödvändigt, att en emot tullarne svarande restitution lemnas i dylika fall, för så vidt icke de svenska verkstäderna skola helt och hållet förhindras att bygga till utlandet. Samma förhållande är, då fråga blir att bygga fartyg, afsedda att för svenska redares räkning användas i den utländska fraktfarten. Det är nemligen icke antagligt, att någon svensk redare skall, under nuvarande tryckta fraktkonjunkturer, beställa nya fartyg, som komma att kosta 10 procent mera, än t. ex. de engelska, med hvilka han har att konkurrera. Om sålunda inga åtgärder vidtagas, som

hindra tullarnes skadliga verkan i dessa fall, så blir följden, att verkstäderna skola se sig nödsakade att inskränka sin verksamhet, och möjligen kommer äfven en eller annan af dem att härmed helt och hållet få upphöra. Dessa förhållanden skola naturligtvis genom minskade beställningar högst menligt återverka på valsverken.

Att låta denna fråga bero för att genom någon komité utredas och först derefter, på grund af de förslag, som derigenom kunna framkomma, fatta beslut härom, torde vara ytterst farligt för industrien i fråga. Om en eller flera verkstäder i anledning af de skäl, som här ofvan anförts, tvingas att inskränka eller inställa sin verksamhet, blir häraf en nödvändig följd, att arbetarne afskedas. Då i betraktande tages, att flera år åtgå för att utbilda dugliga arbetare, och de afskedade i vanliga fall kringspridas och egna sig åt andra yrken, blir det omöjligt för dessa verkstäder att när som helst upptaga sin verksamhet, utan måste detta gå småningom, allt efter som nya arbetare kunna danas. Det är sålunda nödvändigt att redan nu, eller till dess fullständiga förslag blifvit antagna för det nya systemets rationella genomförande, fatta beslut, gällande för 2 å 3 år, i syfte att neutralisera den skadliga verkan, som tullarne medföra.

Andra länders erfarenhet, der skyddssystemet införts, lär oss äfven, att dylik restitution samt premier måste höra till systemet. Sålunda erhålla skeppsbyggare i både Italien och Frankrike, »för utjemnande af de pålagor, hvilka genom tulltaxan drabba skeppsbyggare», 60 francs per ton brutto för jern- eller stålfartyg och 40 francs per ton brutto för composite-fartyg.

Om principen att lemna restitution befinnes riktig och godkännes, torde vara lämpligast att bestämma densamma såsom i Frankrike och Italien eller »per ton brutto». Så länge nemligen ångmaskiner och ångpannor äro tullfria, är olämpligt att hafva tullen i procent af värdet, då det endast är fartygsskrovet, som beröres af tullarne. Genom att bestämma restitutionen per ton, skulle densamma antagligen äfven bidra till användning af svensk materiel i största möjliga grad, ty verkstadsegaren hade då ingen fördel af att begagna utländsk vara.

Angående restitutionens storlek, så må det meddelas, att redan beslutade eller föreslagna tullar å balk, spant, vinkel och plåt af jern skulle, enligt nuvarande priser, belöpa sig till cirka 30 procent af hvad importerad vara kostar i svensk hamn samt å samma artiklar af stål till cirka 25 procent. Då alla tullar tagas i beräkning, torde den restitution, som skulle motväga desamma, kunna som ett medium beräknas till 20 kronor per ton brutto för jern- och stålfartyg samt 14 kronor per ton för composite-fartyg.

På de skäl, härofvän anförts, anhåller jag vördsamt få hemställa,

att Riksdagen måtte besluta, att för hvarje jern-, stål- eller composite-fartyg, som i Sverige bygges för utländsk räkning eller för svensk redare, då fartyget skall användas i utländsk fraktfart, en restitution, beräknad att motsvara tullen å de materialier och inventarier, som ingå i fartyget, utbetalas af svenska statsverket.

Om remiss till bevillningsutskottet anhålles.

Stockholm den 28 april 1888.

O. A. Brodin.
