

**N:o 43.**

*Af grefve Strömfelt, med förslag till ändrad lydelse af § 8 i tulltaxeunderrättelserna.*

Under en följd af år har den svenska sjöfartsnäringens tillstånd ingifvit allvarliga bekymmer, då det visat sig, hurusom den icke allenast ej mäftar intaga den ståndpunkt i jemförelse med andra nationers, hvar-till vårt lands tillgång på utmärkt fartygsmaterial och dugligt sjöfolk m. m. lemnar så goda förutsättningar, utan äfven under senare åren företett ett i hög grad oroväckande tillbakagående, sedan täflan med större nationer ytterligare försvårats genom deras anlitande af hjälpmedel, som för vår lagstiftning varit och ännu äro främmande.

Till sjöfartsnäringen har alltid räknats såsom underafdelning »skeppsbyggeri»; också yttra sig, i infortrade utlåtanden angående sjöfartsnäringens upphjelpande, många bland landets handels- och sjöfartsnämnder mer eller mindre om skeppsbyggeriet såsom dermed sammanhängande.

1888 års Riksdag aflät skrifvelse till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan, »det Kongl. Maj:t täcktes genom sakkunnige män låta undersöka den svenska sjöfartsnäringens tillstånd samt i sammanhang dermed inkomma till Riksdagen med förslag, hvilka af sagda undersökning kunde blifva en följd.» Ärendet remitterades till embetsverken, hvilka åter hörde rikets handels- och sjöfartsnämnder m. fl., och, sedan åtskilliga af dessa föreslagit »tullrestitution» bland ifrågasatta lättnader åt sjöfartsnäringen, blefvo samtliga till frågan hörande handlingar af Kongl. Maj:t den 12 påföljande oktober remitterade till tullkomitéén, hvilken, efter att hafva inkallat sakkunnige personer och med deras tillhjälp verkställt noggrann utredning, afgaf underdånigt utlåtande den 9 april 1889 (se

*Bih. till Riksd. Prot. 1890. 1 Saml. 2 Afd. 1 Band. 11 Häft. 1*

bil. A). Detta utlåtande behandlade utförligt den för sjöfartsnäringen speciella frågan om tullrestitution och öfverlemnades omedelbart derefter af Kongl. Maj:t till kommerskollegium och generaltullstyrelsen för afgifvande af yttrande, hvilka embetsverk den 24 samma månad genom Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länen utstälde ärendet till skeppsbyggares och skeppsredares m. fl. hörande. Deras yttranden inkommo i september till kongl. kommerskollegium, hvarefter desamma, jemte embetsverkens utlåtande, ingåfvos till Kongl. Maj:t.

Förlidet års bevillningsutskotts betänkande n:o 10 punkten 28 innehöll afstyrkande af en motion om viss tullrestitution för vid fartygsbyggnad använda materialier endast på den grund, att tullkomiténs utredning och förslag borde afvaktas, innan Riksdagen fattade beslut i ämnet. Sedan emellertid nämnda utredning (bil. A) af tullkomitén aflemnats den 10 april, ansågs frågan vid betänkandets föredragning i riksdagen den 29 samma månad så viktig och behovet af restitution för sjöfarten så trängande, att ärendet återremitterades till utskottet. I bevillningsutskottets memorial n:o 13, behandladt af Riksdagen den 10 maj, yttrar utskottet bland annat: »Då komitéen ansett på vanligt sätt utgående restitution icke vara lämplig vid nybyggnad af fartyg, samt den »godtgörelse», komitéen i stället förordar, är en nyhet i vår ekonomiska lagstiftning, har utskottet funnit viktigast att för närvarande icke göra någon framställning till Riksdagen om understöd åt sjöfartsnäringen genom ersättning i en eller annan form vid fartygs nybyggnad, utan afvaktar den ytterligare utredning i ämnet, hvilken genom embetsverken kan komma till stånd.» Vidare yttrar utskottet: »Deremot har utskottet beslutit att upptaga komiténs förslag om beviljande af restitution vid reparation eller förbyggnad af fartyg, och har utskottet ansett sig hafva så mycket större skäl härtill, som komiténs ledamöter i denna punkt samtliga varit ense och här icke är fråga om tillämpning af någon ny princip utan af en sådan, som sedan gammalt varit erkänd.» Komiténs förslag blef ock af Riksdagen i denna del antaget.

Hufvudsaken i denna viktiga fråga är utom allt tvifvel restitution af erlagd tull eller »godtgörelse» för tullens inverkan å till nybyggnad af fartyg använda materialier, liksom hufvudsakliga skälet, hvarför denna del af frågan icke företogs till afgörande vid 1889 års riksdag var, att det af komitéen föreslagna »sättet» för godtgörelse var »en nyhet i vår ekonomiska lagstiftning», hvarför det ansågs att ytterligare utredning borde afvaktas.

Sådan utredning har nu egt rum. Enligt embetsverkens till Kongl. Maj:t inlemnade utlåtande och den deri förekommande relationen hafva Konungens befallningshafvande i 3 län och 19 handels- och sjöfartsnämnder afgifvit yttrande.

I afseende å komiténs förslag, omfattande den s. k. nya principen i vår lagstiftning och skälen därför, samt reservanternas förslag, tillåter jag mig hänvisa till motionen bifogade bilaga. I afseende åter å vederbörandes utlåtande med hänsyn till såväl restitutionsbeloppens och det dertill berättigande bruttotonagets storlek, enligt komiténs förslag, som ock till de för restitutionens erhållande på förut vanligt sätt uppställda villkoren, enligt reservanternas förslag, hafva meningar och yrkanden vexlat; men i afseende å de 2 olika principerna eller sätten för restitution eller godtgörelses meddelande och beräkning stå samtliga vederbörande i åsigter delade, som följer, nemligen:

*För komiténs förslag:* Konungens befallningshafvande i 2 län och 12 handels- och sjöfartsnämnder.

*Alternativt för reservanternas och komiténs förslag:* 1 handels- och sjöfartsnämnd.

*För reservanternas förslag:* embetsverken, Konungens befallningshafvande i 1 län och 6 handels- och sjöfartsnämnder.

Lägges härtill, att *samtliga* till komitén inkallade sakkunnige män voro af den mening, komitén sedermera omfattat, så må med skäl sägas, att denna princip — godtgörelse, beräknad efter fartygets bruttodrägtighet — med stor öfvervigt vunnit anslutning.

Medel till sjöfartsnäringens upphjelpande och till sådan godtgörelse vid skeppsbyggnad, som komitén föreslagit, torde kunna beredas af sjöfartens egna afgifter, till hvilka *utlandets fartyg* bidraga med omkring två tredjedelar.

I Sverige har, när tull varit åsatt skeppsbyggnadsmaterialier, restitution i en eller annan form lemnats skeppsbyggeriet allt sedan år 1839. Det är då högst angeläget att, sedan tull blifvit dessa materialier ånyo åsatt, berättigad fordran om restitution icke förhåles under längre tid, än frågans utredning nödvändigt kräfver. Det uppskof, som för lidet år egde rum, har redan vållat motion i medkammaren från en skeppsbyggeriets representant om tullens upphäfvande.

Sedan frågan nu bör kunna anses vara tillräckligt utredd, men chefen för kongl. finansdepartementet, till hvilket departement ärenden angående tullrestitution höra, öfverlemnade densamma till chefen för kongl.

civildepartementet, att med andra, under det senare departementet hörande frågor angående sjöfartsnäringen, behandlas af en ny komité, af Kongl. Maj:t beslutad, men ej ännu tillsatt, och således derigenom den så viktiga och trängande frågan om tullrestitution för skeppsbyggeriet blifvit till oviss framtid undanskjuten, men det synes mig orätt och vådligt att sålunda undanhålla en näringsgren dess begärda rätt, föranledes jag, på förut anförda skäl och hvad i öfrigt blifvit af tullkomitén (se bil. A) anfördt och utredt, värdsamt hemställa,

att Riksdagen behagade besluta, att § 8 i tulltaxeunderrättelserna må erhålla följande lydelse:

### § 8.

Mom. 1. Innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad, der fartyg byggas, erhåller vid nybyggnad af ångfartyg om minst 500 tons bruttodrägtighet samt af segelfartyg om minst 300 tons bruttodrägtighet, sedan inför generaltullstyrelsen styrkt blifvit, att fartyget kommit i fullfärdigt skick, en godtgörelse för hvarje ton af fartygets bruttodrägtighet, nemligen:

för fartyg af jern och stål . . . . .	16 kronor
» » med träbordläggning på spant af jern eller stål, s. k. komposit	10 »
» » af trä . . . . .	3 »

Då fartyg bygges för utländsk räkning eller såsom nytt säljes till utlandet, lemnas dylik godtgörelse utan afseende på fartygets storlek.

Vid reparation eller förbyggnad af utländska fartyg eller af inhemska fartyg af ofvan nämnda storlekar erhållas, sedan inför generaltullstyrelsen blifvit styrkt att reparationen eller förbyggnaden afslutats, restitution af erlagd införseltull för de materialier och skeppsförnödenheter, icke hänförliga till husgerådssaker eller proviant, dem innehafvare af skeppsvarf eller verkstad genom behöriga intyg visat hafva varit till fartygets reparation eller förbyggnad använda och för sådant ändamål från utlandet införda.

Mom. 2. De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt från utrikes ort återvändande fartyg under resan blifvit försedt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.

Stockholm den 27 januari 1890.

*Fr. Strömfelt.*

---

*Bil. A. till motion n:o 43.*

*Tullkomiténs underdåniga utlåtande i anledning af väckta förslag att genom tullrestitutioner bereda lättnader åt sjöfartsnäringen.*

*Till Konungen.*

Genom nådig remiss af den 12 oktober 1888 har Eders Kongl. Maj:t till komitén öfverlemnad de utlåtanden och yttranden angående sjöfartsnäringens tillstånd samt medlen att upphjelpa densamma, som med anledning af en Riksdagens skrifvelse i ämnet afgifvits af kongl. kommerskollegium, åtskilliga handels- och sjöfartsnämnder, skeppsredare m. fl., med uppdrag åt komitén att, då bland ifrågasatta lättnader för sjöfartsnäringen från många håll föreslagits tullrestitutioner, taga detta ärende i öfvervägande vid fullgörande af det komitén förut meddelade uppdrag,

Men hänsyn till de näringars vigt, hvilka af denna restitutionsfråga beröras, och då komitén ansett den kunna behandlas fristående från öfriga likartade, har komitén till särskild behandling upptagit densamma

och får nu, med återställande af remisshandlingarne, deröfver afgifva underdånigt utlåtande.

Såsom de till komitén öfverlemnade handlingarne utvisa, hafva de handels- och sjöfartsnämnder, skeppsredare och skeppsbyggare, som afgifvit yttrande, nästan utan undantag framhållit, att senast åsatta tullar såväl å fartyg som å de flesta viktigare till fartygs byggande, utredning och proviantering hörande artiklar menligt inverkat på den svenska sjöfartsnärings genom de ökade omkostnader, som de för densamma medfört. Anförande, att härigenom för svenska, i utländsk fraktfart stadda fartyg täflingen med utlandets, dels af inga tullumgälder fördrade, dels ock på direkt sätt understödda fartyg betydligt försvärats, påyrka de bland annat, att restitution af erlagd tull för alla till fartygs byggande, utredning och proviantering hörande artiklar må i allmänhet beviljas vid nybyggnad, reparation och utrustning af fartyg; särskildt framhålla de behovet af restitution i fråga om fartyg, som byggas för utländsk räkning eller som äro afsedda att i utländsk fraktfart sysselsättas.

Innan komitén går att angifva sin uppfattning af den föreliggande frågan, anser den sig böra i korthet redogöra för såväl den äldre svenska lagstiftningen angående beviljade lättnader vid skeppsbyggnad och fartygs utredning m. m. som de af åtskilliga främmande stater vidtagna åtgärder för att understödja sjöfartsnärings.

I början af detta århundrade voro i vårt land de flesta för skeppsbyggnad nödiga materialier äfvensom skeppsinventarier antingen till införsel förbjudna eller belagda med så hög tull, att deras införande från utlandet för att användas i skeppsbyggeriets och sjöfartens tjänst icke gerna kunde ifrågakomma. Vid åtskilliga tillfällen såsom 1825 och 1836 meddelades tillstånd att mot nedsatt tull eller äfven tullfritt få införa vissa eller alla slags skeppsinventarier, men dessa medgifvanden voro af öfvergående natur och gälde vanligen blott några uppräknade platser. Men 1838 utkom en kongl. förordning, som medförde en afgörande förändring härutinnan. Den nämnda förordningen medgifver sålunda till främjande af skeppsbyggeriet dels införsel mot viss tullafgift utaf åtskilliga för fartygs byggande och utrustning erforderliga artiklar, som förut varit till införsel förbjudna, dels nedsättning uti tullen å andra, hvarjemte vid nybyggnad af fartyg om minst 40 lästers dräktighet beviljas restitution till 25 procent af erlagd tull för till tackling och utredning använda, från utrikes ort införda skeppsförnödenheter.

Uti underrättelserna till 1841 års tulltaxa stadgas vidare, att skeppsinventarier skulle få införas mot en tull af 10 procent af värdet, om de voro föremål för inhemsk tillverkning, men i annat fall mot en tull af allenast 5 procent, under det att öfriga slöjdvaror, till hvilka skeppsinventarier hänfördes, förut till införsel förbjudna, från och med år 1843 erlade tull med  $33\frac{1}{3}$  procent af värdet. I afseende på restitution bibehållas de uti förordningen af år 1838 gifna bestämmelser med tillägget, att full restitution beviljas för fartyg, byggdt för utländsk räkning eller såsom nytt till utlandet försåldt. Uti den år 1848 utfärdade tulltaxan ändrades dessa bestämmelser endast i så måtto, att restitutionsbeloppet för materialier, använda till svenska fartyg om minst 40 lästers dräktighet, höjdes från 25 till 50 procent; och år 1854 utsträcktes denna restitution till  $\frac{2}{3}$  eller  $66\frac{2}{3}$  procent af erlagda införselafgifter för *alla* fartyg, men då med uteslutande af bestämmelserna om full restitution, när fartyget såldes till utlandet eller för utländsk räkning byggdes.

Från år 1857 till och med år 1867 beviljades enligt samtliga under den tiden gällande tulltaxeunderrättelser full restitution af erlagda införselsafgifter för materialier och skeppsförnödenheter, som blifvit använda till fartygs nybyggnad, tackling och utredning, ett medgifvande, som år 1868 utsträcktes jemväl till fartygs reparering. Dessa bestämmelser fortforo sedan att gälla till 1872. År 1871 upphäfdes nemligen tullarne på de flesta viktigare skeppsinventarier, hvadan det allmänna stadgandet om restitution utgick ur tulltaxeunderrättelserna, som nu upptogo restitution blott för artiklarne segel och segelduk, hvilka jemte åtskilliga mindre betydande skeppsförnödenheter fortfarande voro belagda med tull. Från och med år 1872 intill närvarande tid innehåller § 8 uti tulltaxeunderrättelserna, hvilken handlar om restitution i förevarande fall, endast nämnda bestämmelse.

Angående de hos åtskilliga främmande nationer vidtagna åtgärder för sjöfartsnäringsens främjande må i korthet anföras följande:

I *England* har sedan lång tid tillbaka den större, oceaniska skeppsfarten beredts ett ganska verksamt understöd genom de s. k. postkontrakten. De stora transatlantiska ångbåtslinierna erhålla mot skyldighet att befordra posten ett anslag, som betydligt öfverstiger de dermed förenade kostnaderna. I äldre tid innehöllo dessa kontrakt dessutom bestämmelsen, att de ångare, som erhöllo sådant understöd, borde i händelse af krig stå till regeringens disposition, men på inrådan af en år 1852 nedsatt kommission uteslöts denna bestämmelse. Den summa, som den

engelska regeringen årligen ställer till amiralitetets förfogande för att efter dess skön fördelas på de olika linierna, är ganska betydande. Af en författare (van Duren Denslow, Principles of Economic Philosophy, Newyork 1888) uppgifves sålunda sammanlagda beloppat af de under åren 1848—82 på detta sätt utbetalade summorna till omkring 615 millioner kronor eller i medeltal per år 17,5 millioner kronor. Högsta beloppet utgick år 1870 med vid pass 22 millioner kronor; under de sista åren, 1883—87, har den till paketpostlinierna utbetalade årliga summan utgjort omkring 13 millioner kronor (Statistical Abstract).

I *Tyskland* äro fartyg af alla slag äfvensom alla vanliga skepps-utensilier tullfria, äfven ångmaskiner och ångpannor, hvilka eljest draga en tull af respektive 5 och 3 mark pr 100 kg., äro, när de inkomma för skeppsbyggnad, befriade från införselsafgifter. Dessutom betalar tyska riket, enligt lagen af den 6 april 1885, för en tid af 15 år till en ostasiatisk och australisk ångbåtslinie jemte en bilinie mellan Triest och Alexandria en direkt subvention af 4,400,000 mark årligen.

Uti *Frankrike* existerade under tiden 1866—1881 tullfri införsel af såväl de flesta slags fartyg som af alla för fartygsbyggnad, tackling, utrustning och reparation nödiga materialier och inventarier, inklusive maskiner och maskindelar, men genom lagen af den 29 januari 1881 upphäfdes tullfriheten och beviljades i dess ställe för en tid af 10 år såväl byggnads- som seglationspremier. Lagen medgifver sålunda »för att utjemna de ökade kostnader, som tullarne medföra för skeppsbyggarne» följande byggnadspremier:

för jern- och stålfartyg . . . . .	60 fr. pr bruttoton
„ kompositefartyg . . . . .	40 „ „ „
„ träfartyg af 200 tons drägtighet och deröfver . . . . .	20 „ „ „
„ träfartyg af mindre än 200 tons drägtighet . . . . .	10 „ „ „

vidare för om skeppsbord anbragta motorer, maskiner af alla slag, pannor och rör 12 fr. pr 100 kilogram.

Förbyggnad, som medför ökad tontal, gifver rätt till samma ersättning för det tillkomna tontalet, hvarjemte vid ombyte af ångpannor beviljas en godtgörelse af 8 fr. pr 10 kilogram för sådana af fransk tillverkning.

De af lagen beviljade seglationspremierna utgå med 1 fr. 50 cent. pr ton och 1,000 i oceanisk sjöfart inseglade nautiska mil, hvilka premier emellertid årligen minskas med:



för träfartyg . . . . .	7,5 cent.
„ kompositefartyg . . . . .	7,5 „
„ jern- och stålfartyg . . . . .	5,0 „

I utlandet byggda fartyg erhålla hälften af här stadgade seglationspremier. För ångare, som äro användbara till krigsbruk, utgå de med 15 procents förhöjning. Anmärkas må emellertid, att med seglationspremierna förbindes skyldigheten för de sålunda premierade fartygen att afgiftsfritt föra posten; äfven gifver lagen staten rätt att i krigstid öfvertaga dessa fartyg. Slutligen är att märka, att franska staten med högst betydande belopp subventionerar fyra bolag för upprättande af flera oceaniska ångbåtslinier. På detta sätt subventionerade fartyg erhålla ej seglationspremier.

Äfven uti *Italien* har man, med upphäfvande af förut medgifven tullfrihet för fartygsmaterialier äfvensom af restitution vid byggande af träfartyg, genom lag af den 6 december 1885 för en tid af 10 år tillförsäkrat sjöfarten följande direkta understöd. För i *Italien* byggda äfvensom från utlandet inköpta:

jern och stålfartyg . . . . .	60 lire
segelfartyg af trä . . . . .	15 „
för mindre båtar af jern och stål . . . . .	30 „

allt pr bruttoton; vidare för fartygen tillhörande

ångmaskiner . . . . .	10 lire pr hästkraft
ångpannor . . . . .	6 „ „ 100 kilogram.

Dessa premier ökas med 10 à 20 procent för ångare, som äro användbara för krigsbruk.

Slutligen beviljas äfven till italienska fartyg seglationspremier, nemligen vid transport af kol till *Italien* från hamnar utanför *Gibraltar* 1 lira pr ton transporteradt kol samt för oceanisk sjöfart 0,65 lira pr nettoton och 1,000 inseglade nautiska mil. På ena eller andra sättet premierade fartyg må ej utan regeringens samtycke till utlandet försäljas eller förhyras.

För att i denna viktiga fråga erhålla upplysningar har komitén, med begagnande af densamma medgifven rätt, dels tillkallat sakkunnige dels ock från åtskilliga verkstäder begärt och erhållit uppgifter. De af de tillkallade fackmännen uttalade önsknningar och omdömen angående den föreliggande frågan voro i korthet följande:

Restitution bör till skeppsbyggnadsindustriens och sjöfartsnäringens upphjelpande beviljas vid fartygs nybyggnad, förbyggnad, reparation och utredning. Dock ansågs, att denna vid nybyggnad och förbyggnad icke borde utgå såsom restitution på vanligt sätt genom återbetalning af tullumgälder för utifrån införda tullpliktiga artiklar, utan medelst en viss godtgörelse pr ton utan redogöringsskyldighet för använda materialier. Som stöd för detta yrkande anfördes, dels att svårigheter skulle möta för vederbörande skeppsbyggare, särskildt i fråga om fartygs nybyggnad, att under edsförpligtelse afgifva de intyg öfver åtgången af material m. m., hvilka vid restitution på vanligt sätt erfordras; dels ock att restitution i vanlig form skulle förorsaka ökad användning af utländskt material i stället för svenskt, under det att en godtgörelse med en viss summa pr ton egde en motsatt verkan och derigenom komme äfven andra svenska industrier till godo.

Till grund för beräkningen af den sålunda föreslagna godtgörelsen borde läggas grosstonnaget eller fartygens bruttodrägtighet, icke register tonnaget såsom varande synnerligen olika efter fartygens inredning för olika ändamål.

Den ifrågavarande godtgörelsen borde dock ej medgifvas för andra fartyg än sådana, som byggas för utländsk räkning eller äro afsedda att i utländsk sjöfart sysselsättas. För fartyg, afsedda för inrikes sjöfart, vore densamma öfverflödigt, dels emedan till dessa svensk plåt m. m. af vederbörande fartygsegare helst åstundas, dels ock enär någon konkurrens från utländska verkstäder i fråga om dessa icke förekommer på grund af den för dessa fartyg egendomliga typ samt de svenska varfvens högt uppdrifna skicklighet i byggande af sådana.

De tillkallade fackmännen ansågo vidare bästa sättet att inskränka ifrågavarande godtgörelse till sådana svenska fartyg, som gå i utrikes sjöfart, vara att fastställa ett minimitontal för beviljande af nämnda godtgörelse. De föreslogo detta minimitontal till 400 bruttoton.

Beträffande den eventuella godtgörelsens storlek uttryckte de den åsigt, att den borde afse alla för ett fartygs byggnad samt utredning nödiga tullpliktiga materialier, samt att densamma alltså borde utgå med fulla beloppet af de tullumgälder, som bort för samtliga materialier erläggas.

Enligt utförd beräkning ansågs detta belopp för jern- och stålfartyg uppgå till i medeltal omkring 20 kronor per bruttoton.

För fartyg med bordläggning af trä på spant af jern eller stål, s. k. kompositefartyg, samt träfartyg borde äfven godtgörelse lemnas, ehuru med mindre belopp.

Slutligen anmärktes i fråga om reparation, att behovet af ersättning i detta fall visserligen ej i och för sig voro lika stort, men att, särskildt med hänsyn till verkstäderna vid södra och vestra delarne af riket, rätt till restitution äfven vid reparering vore af vigt, enär eljest reparationsbehöfvande fartyg förmåddes att söka utländska varf. Vid reparation ansågs emellertid ersättningen böra utgå såsom vanlig restitution af erlagda tullumgälder, enär vid sådant arbete åtgången af material vore jemförelsevis ringa och alltså den behöfliga kontrollen lättare att åstadkomma.

Med afseende på att i värdet af ångmaskiner arbetskostnaden är af ojemförligt större betydelse än materialet, ansågo de tillkallade någon restitution för tullen å detta ej vara af behovet påkallad.

Då komitéén efter dessa redogörelser går att framlägga sin uppfattning af den föreliggande frågan, vill den till en början erinra derom, att uti vissa af de förhållanden, som framkallat de klagomål öfver sjöfartsnäringsens betryck, hvarom remisshandlingarne bära vittne, i senaste tid skett ändring. Efter de för sjöfarten särdeles tryckta konjunkturer, som under en längre tid varit rådande, har visserligen under loppet af det sist förflutna året en förändring till bättre förhållanden härutinnan inträdt. Men huruvida denna allmänna förbättring uti sjöfartsnäringsen och skeppsbyggnadsindustrien länge kan bibehålla sig, är naturligen ovisst. Antagligt synes dock vara, att det behof af fartyg, som för närvarande är för handen, snart nog kan vara fylldt, då skeppsvarfven, synnerligen de utländska, för närvarande lära vara mycket sysselsatta. Desto angelägnare måste det därför vara för den svenska industrien att kunna begagna den gynsamma konjunkturen. Men härför anses, såsom af flertalet inkomna skrivelser framgår, de vid sistlidne riksdag åsatta tullar lägga hinder i vägen, i synnerhet de, som för att upphjelpa jernindustrien blifvit lagda på plåt, stång- och façonjern m. fl. artiklar, som i stora kvantiteter användas vid skeppsbygget. Så är dock icke förhållandet med de fartyg, som byggas för den inhemska sjöfarten, då till dessa i allmänhet användas svenska materialier. Att deremot för de skeppsvarf, som bygga fartyg för utländsk räkning, eller för de redare, som bygga fartyg för den utländska fraktfarten, olägenhet kan uppstå, torde ej kunna bestridas. I den mån prisen å materialier höjas, stiger ock fartygets inköpspris, och sålunda äfven det förlagskapital, som måste förräntas, naturligen medförande underlägsenhet i konkurrensen med fartyg, som erhållits för billigare pris; och då dertill kommer, att de flesta mera bety-

dande sjöfartsidkande nationer på ett eller annat sätt verksamt understödja sin sjöfart, så är uppenbart, att den svenska sjöfartsnäringen, som saknar all dylik uppmuntran, måste uti den utländska fraktfarten befinna sig uti ett jembörelsevis mindre gynsamt läge.

Erkännes detta, så synes ej blott billigheten utan ock omtanken om den svenska sjöfartsnäringen fordra, att, såsom af skeppsredare m. fl. påyrkats, en godtgörelse i en eller annan form beredes densamma för de genom tullarne ökade prisen å byggnadsmaterialier. Af de medel att upphjelpa sjöfartsnäringen, som föreslagits, synes komitén intet vara lämpligare och verksammare än en sådan godtgörelse. Nedsättning uti hamnsamt fyr- och båkafgifter äfvensom lastpenningar, som från vissa håll förordats, skulle i lika mån komma äfven utlandets fartyg till del samt åtföljes dessutom genast, såsom erfarenheten visat, af sjunkande fraktsatser, hvadan en sådan åtgärd icke skulle lända de svenska rederierna till verkligt gagn. Restitution af tullumgälder vid fartygs byggnad och reparation m. m. kommer dessutom icke endast sjöfartsnäringen utan äfven den för vårt land så naturliga skeppsbyggnadsindustrien till godo och synes alltså i dubbelt afseende beaktansvärd. Ser man vidare på den äldre svenska lagstiftningen härutinnan, så ledes man jemväl till enahanda slutsats. Så länge under senare tid tull var åsatt de till fartygs byggnad och utredning hörande artiklar, så länge meddelades restitution af för dessa erlagda tullafgifter. När tullen å de flesta af nämnda artiklar borttogs, bortföll stadgandet om restitution för desamma. Billigheten synes alltså fordra, att, när nu åter af omsorg för andra näringar dessa artiklar belagts med tull, rätten till restitution jemväl återställles. Slutligen kan till stöd för en sådan åtgärd åberopas andra länders föredömen, såsom den ofvan lemnade öfversigten utvisar.

Beträffande *omfattningen* af den restitution, som bör beviljas, så kan komitén icke förorda medgifvande af sådan i alla de afseenden, som påyrkats. Utom för materialier använda till nybyggnad, reparation och utredning har äfven begärts restitution af erlagda tullafgifter för provianteringsartiklar. För sådana anser komitén restitution icke böra ifrågakomma och får som skäl derfor anföra, dels att omkostnaderna för proviantering i svensk hamn af ett fartyg, stadt i utländsk fraktfart, äro i jembörelse med öfriga omkostnader, som kunna föranleda restitution, mycket små, dels ock att restitution i detta fall skulle medföra stora svårigheter för upprätthållande af nödig kontroll, dels slutligen att det står

hvarje dylikt fartyg fritt att från nederlag eller frilager, der sådant finnes, uttaga proviant utan erläggande af tull.

Vidare anser komitéén, att restitution icke lämpligen bör ifrågakomma beträffande fartyg, afsedda för den inhemska sjöfarten. På dessas konkurrensförmåga inverkar nemligen ej den förhöjning i anskaffningskostnaden, som tullarne möjligen framkalla, enär denna förhöjning drabbar alla fartyg proportionsvis lika, och dessa derigenom blifva uti den inbördes täfningen likställda. Vid byggandet af fartyg för inrikes sjöfart är ej heller af skäl, som de tillkallade fackmännen framhållit, någon konkurrens från utlandet att befara, helst sedan vid 1888 års riksdag tull åsatts fartyg. Endast för fartyg, som gå i utländsk fraktfart eller som skola till utlandet försäljas, blifva de genom tullen å materialier m. m. ökade kostnaderna till men, såsom ofvan är antydt. Således torde endast för dessa något verkligt behof förefinnas att åtnjuta restitution.

För att erinra om, hvilken betydelse den utrikes fraktfarten haft och har för vårt land, tillåter sig komitéén här återgifva ur kommerskollegii berättelser beloppet af de bruttofrakter, som under senare år inseg-lats i sådan fraktfart. De utgjorde i jemna tusental:

1875 -----	31,189,000 kronor.
1876 -----	36,117,000 »
1877 -----	38,427,000 »
1878 -----	34,458,000 »
1879 -----	31,990,000 »
1880 -----	36,577,000 »
1881 -----	33,957,000 »
1882 -----	36,842,000 »
1883 -----	36,491,000 »
1884 -----	33,307,000 »
1885 -----	28,983,000 »
1886 -----	27,611,000 »
1887 -----	29,834,000 »

Att, när ett fartyg är färdigt, afgöra, huruvida det kommer att användas i ut- eller inländsk fraktfart, och följaktligen om det är berättigadt till restitution eller ej, måste naturligen medföra stora vanskligheter. En tillförlitlig kontroll är i detta afseende svår att åstadkomma; det inträffar ej sällan, att fartyg, som vanligtvis sysselsättas uti inrikes

sjöfart, vid ett eller annat tillfälle användas uti den utländska och omvändt. Komitén anser därför bästa sättet att betrygga den ofvan nämnda bestämmelsens genomförande vara att fastställa ett visst minimital för de fartyg, vid hvilkas byggande för svensk räkning restitution bör beviljas. Erfarenheten visar nemligen, att de fartyg, som besörja den inrikes sjöfarten, i allmänhet icke öfverstiga en viss storlek. Genom att alltså fastställa en gräns beträffande fartygens drägtighet, under hvilken restitution icke medgifves, vinnes, fastän på indirekt sätt, det afsedda ändamålet eller restitutionens inskränkande i fråga om svenska fartyg till hufvudsakligen sådana, som gå i utländsk fraktfart.

Vid bestämmande af svenska fartygs behörighet att komma i åtnjutande af ifrågavarande restitution synes för öfrigt böra läggas till grund fartygens bruttodrägtighet, på sätt de af komitén tillkallade fackmännen enhälligt tillstyrkt. Bruttodrägtigheten angifver nemligen vida närmare än nettodrägtigheten fartygens verkliga storlek samt följaktligen äfven materialåtgången till desamma, och både i Frankrike och Italien, hvarest, såsom äfven är nämndt, ersättning gifves för nybyggda fartyg, utgår denna efter bruttodrägtigheten.

Hvad deremot vidkommer *gränsen*, der rätt till restitution bör inträda, har komitén ej kunnat instämma i det af de tillkallade fackmännen framställda förslaget, att denna för så väl ång- som segelfartyg borde sättas vid 400 tons drägtighet. Vid genomgående af skeppslistorna har det nemligen visat sig, att med en sådan bestämning flertalet af de utomskärs gående ångare, som trafikera våra kuster, skulle erhålla denna förmån. Sådant synes ej tillrådligt med afseende å de kostnader, som deraf skulle uppkomma, äfvensom obehöfligt af skäl, som förut blifvit anförda. Komitén har deremot ansett, att gränsen för ångfartyg borde sättas vid 500 ton. Äfven med denna bestämning blifva ej samtliga mellan inrikes orter gående ångare uteslutna; men gränsen torde ej heller lämpligen böra sättas högre för att ej utesluta flertalet af de lastångare, som pläga gå mellan Östersjö- och Nordsjöhamnar. Fartyg af den storlek, att de kunna passera våra kanaler och slussar, komma dock samtliga under denna gräns.

Har komitén ansett sig på anförda skäl böra höja den föreslagna gränsen för ångfartyg, har den deremot trott sig böra sänka densamma för segelfartyg. Förhållandet är nemligen, att flertalet sådana äfven af dem, som gå på utlandet, hafva ett mindre tontal, och det har uppgifvits, att segelfartyg af 300 tons drägtighet och deröfver icke utom i sällsynta

undantagsfall användas i den inhemska fraktfarten. Det kan då ej vara lämpligt att bestämma gränsen så, att den förmån, man önskar bereda äfven dessa fartyg, blefve mindre än den för ångfartygen, med hvilka de dertill hafva att bestå en svår konkurrens, utan har komitén ansett sig böra föreslå, att gränsen för segelfartyg bestämmes till 300 tons bruttodrägtighet. En omständighet, som bidragit till komiténs beslut att föreslå olika gräns i fråga om restitutions erhållande för ång- och segelfartyg, är äfven, att ett ångfartyg i följd af det utrymme, som åtgår för maskin och kol, har vida mindre lastrum än ett segelfartyg af lika bruttodrägtighet.

Emot en dylik begränsning af de restitutionsberättigade fartygen kan visserligen invändas, att derigenom fartyg under respektive 500 och 300 tons drägtighet betagas den rätt till restitution för segel och segelduk, som de enligt nu gällande bestämmelser ega. Komitén anser emellertid denna invändning sakna betydelse, enär rätten till restitution för segel och segelduk under de senare åren endast i ringa grad tagits i anspråk. De under åren 1884—1888 meddelade restitutionsbeloppen för nämnda artiklar utgöra för fartyg af *alla* storlekar:

1884 -----	1,885: 94 kronor.
1885 -----	290: 32 »
1886 -----	1,021: 63 »
1887 -----	862: 22 »
1888 -----	172: 59 »

eller i medeltal per år 846 kronor 54 öre. Komitén finner därför ingen betänklighet vid att, genom begränsning af rätten till restitution på sätt som ofvan framstälts, föreslå borttagande af den rätt till restitution för artiklarne segel och segelduk, som fartyg under respektive 500 och 300 tons drägtighet nu ega.

Öfvergår komitén dernäst till frågan om den *form*, som ersättningen för åsatta tullar å skeppsmaterialier och inventarier bör erhålla, så tvekar komitén icke att instämma uti det af de tillkallade fackmännen förordade förslaget härutinnan, om ock med vissa modifikation. Komitén anser sålunda, att vid fartygs nybyggnad den ifrågavarande godtgörelsen bör beviljas med en viss summa per ton af bruttodrägtigheten, utan redovisningsskyldighet för dertill använda materialier. Att i detta fall bevilja restitution på förut vanligt sätt medför stora praktiska olägenheter. Skepps-

byggaren är då skyldig under edlig förpligtelse angifva, huru mycket af utländska materialier blifvit använd. Då man betänker, hvilken mängd olika materialier, som till byggande af ett fartyg erfordras, och hvilken svårighet det skall vara att noggrant öfvervaka användandet af dessa vid de många olika slags arbeten, som vid våra mekaniska verkstäder förekomma, en svårighet, som under ett fartygs byggande ofta förstoras deraf att samtidigt fartyg inkomma för att repareras, hvarvid ofta alla krafter behöfva tagas i anspråk, så torde det vara gifvet, att det äfven med den mest noggranna bokföring skall vara svårt att lemua exakta uppgifter. Redan af detta skäl är ifrågavarande form för restitutionens erhållande önskvärd. Men ett annat skäl af än mera afgörande beskaffenhet är, att endast på det nu föreslagna sättet användandet af svenskt material befordras. Gifves restitution på vanligt sätt, kan följdén blifva, att utifrån infördt material och utländska utredningsartiklar komma att till stor del uttränga bruket af svenska sådana. I stället för att bidraga till utvecklingen inom landet af de näringar, hvilkas alster användas af skeppsbyggnadsindustrien, skulle beviljande af restitution i vanlig ordning försvaga det med senast åsatta tullar för dem afsedda skydd, hvaremot en restitution, gifven på sådant sätt, att den bidrager till användande af svenska materialier, måste på samma gång gagna ej blott skeppsbyggnadsindustrien utan ock de nämnda näringarne.

Slutligen kan som skäl för den ifrågavarande restitutionens beviljande i form af en godtgörelse per ton för nybyggda fartyg anföras förödmét från tvenne andra stater.

Frankrike och Italien bevilja sålunda, såsom ofvan är angifvet, godtgörelse vid nybyggnad m. m. af fartyg. De hafva båda öfvergått till detta system ifrån att förut hafva medgifvit restitution för fartygs-materialier. Under denna tid minskades nästan oafbrutet de båda ländernas handelsfartygs tonnage. Verkan af de förändrade bestämmelserna visar sig emellertid, hvad Frankrike beträffar, mycket tydligt. Komitén tillåter sig härom meddela efterföljande yttranden ur svenske konsulns i Håvre årsberättelser för 1885 och 1886. Uti den förra anför han: »att, medan Frankrikes segelflotta »au long cours »under de fyra år, som närmast följde på premiélagens antagande, förlorat 199 fartyg och 79,855 tons, hafva deremot dess hafsångare tilltagit med 113 fartyg och 181,985 tons, hvilket resultat i betraktande af de ogynsamma omständigheter, under hvilka sjöfarten arbetat, med skäl torde kunna kallas tillfredsställande»; och uti den senare: »såsom i föregående årsberättelse framhållits, måste



den ständiga tillväxten i franska handelsflottans tonnage otvifvelaktigt tillskrifvas verkningarne af det genom lag af 29 januari 1881 införda premieringssystemet, hvilket således fört till det afsedda ändamålet»; och vidare: »Det är jemväl att förutse, att den från början faställda period af 10 år, under hvilken premierna skulle utgå, kommer att vidare utsträckas.»

Hvad Italien angår, är den tid, som förflutit sedan lagens antagande, allt för kort för att af komitén tillgängliga uppgifter sluta till verkningarne af densamma.

Beträffande dernäst *storleken* af den godtgörelse, som bör under angifna villkor lemnas, så har komitén ej kunnat förorda det belopp af 20 kronor för hvarje ton af ett jern- eller stålfartygs bruttodrägtighet, som af de tillkallade fackmännen föreslagits. Denna siffra innebär tullrestitution för samtliga utländska materialier, som kunna ifrågakomma vid ett fartygs byggande. Man kan dock knappast antaga, att i ett fartyg uteslutande sådana användas. Det har nemligen uppgifvits, att de flesta beställningar, som från utlandet hitkomma, orsakas af önskan att i fartyget erhålla det goda svenska materialet åtminstone i de delar, der materialets beskaffenhet är af större vikt. Äfven der icke sådana föreskrifter gifvas, lärer knappt vara att antaga, att ej svenska materialier åtminstone till någon del användas. Af dessa skäl och med anledning af att från olika verkstäder något olika uppgifter om åtgång af materialier erhållits, har komitén ansett den af de tillkallade fackmännen förordade godtgörelsen böra nedsättas till 16 kronor för hvarje ton af bruttodrägtigheten. Med denna summa som utgångspunkt och med ledning af erhållna uppgifter anser sig komitén böra föreslå motsvarande godtgörelse för fartyg med träbordläggning på spant af jern eller stål till 10 kronor och för träfartyg till 3 kronor, allt per ton af bruttodrägtigheten. Lika med de tillkallade fackmännen och på af dem anförda skäl anser komitén någon restitution för de materialier, som användas till ångmaskiner, ej behöfva medgifvas. Likaledes anser komitén någon särskild restitution för till ångpannor använda materialier icke erfordras.

Beträffande åter *reparation* äfvensom *förbyggnad* af fartyg anser komitén, att restitution af tullavgifter för dertill använda utländska materialier må på vanligt sätt beviljas. De olägenheter i afseende på kontrollen, som utom andra skäl förmått komitén att vid fartygs nybyggnad tillstyrka en godtgörelse på annat sätt, förekomma icke i samma grad här. Ett reparationsarbete försiggår på jämförelsevis kort tid samt kräfver vanligen endast en relativt obetydlig mängd nytt material; sjelfva arbetet är

här hufvudsaken. Den behöriga kontrollen medför alltså för skeppsbyggare i detta fall jämförelsevis mindre svårigheter. Att komitén emot de tillkallade fackmännens uttalade mening ansett, att fartygs förbyggnad i restitutionshänseende bör behandlas som reparation, har sin grund deruti, att förbyggnad städse är förenad med reparation, och det naturligen vore oegentligt och för öfrigt omöjligt genomföra att vid arbete å ett och samma fartyg låta restitution utgå på olika sätt.

Vidkommande de *utgifter*, som statsverket för den sålunda föreslagna godtgörelsen vid fartygs nybyggnad kan komma att årligen vidkännas, är komitén i saknad af uppgifter, som dervid kunna tjena till noggrann ledning. Af kommerskollegii berättelser om rikets handel och sjöfart framgår, att under senare år fartygsbyggnaden för svensk räkning uppgått till:

Å r	Segelfartyg		Ångfartyg		S u m m a	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
1882 . . . . .	10	1,149	31	5,845	41	6,994
1883 . . . . .	14	2,762	32	5,278	46	8,040
1884 . . . . .	10	2,258	43	10,231	53	12,489
1885 . . . . .	10	3,392	35	6,577	45	9,969
1886 . . . . .	9	925	10	2,123	19	3,048
1887 . . . . .	3	776	19	2,516	22	3,292

Af fartygens antal, jämfördt med deras tontal, framgår, att antagligen endast ett fåtal af under dessa år nybyggda fartyg skulle komma i åtnjutande af den ifrågasatta godtgörelsen, äfven om afseende fästes derpå, att i denna tabell tontalet är nettoton, hvilket för erhållande af bruttoton i allmänhet behöfver för ångfartyg höjas med 30 à 50 procent, under det för segelfartyg endast obetydlig förhöjning ifrågakommer. Men till dessa fartyg böra läggas de, som under nämnda år blifvit byggda för utländsk räkning, hvarom uppgifter saknas.

För att på annan väg kunna göra en förslagsberäkning hafva från de viktigaste af de svenska mekaniska verkstäderna, nemligen Kockums mekaniska verkstad i Malmö, Motala verkstad, Lindholmens verkstad i Göteborg, Göteborgs mekaniska verkstad samt Bergsunds och Lindbergs mekaniska verkstäder i Stockholm, på begäran upplysning erhållits om

tontalet å såväl för svensk som utländsk räkning byggda fartyg år 1882, det år, då fartygsbyggandet vid dessa verkstäder på senare tider varit lifligast, äfvensom uppgift om det tonnage, som vid desamma anses kunna på ett år nybyggas.

År 1882 byggdes sålunda å dessa verkstäder fartyg om 19,911 tons bruttodrägtighet, hvaraf fartyg med antagligen högst 12,000 tons drägtighet skulle efter förslaget varit berättigade till godtgörelse.

Samtliga de nämnda verkstädernas nybyggnadsförmåga har uppgifvits till 30,000 bruttoton, men då vissa uppgifter lemnats under förutsättning, att arbetet vid nedlagda varf åter upptoges, och att hela verksamheten koncentrerades på fartygsbyggnad med åsidosättande af annan tillverkning, samt i förenämnda tontal ingå fartyg af alla slag, äfven sådana, som ej föreslagits till erhållande af godtgörelse, så framgår häraf, att, utan fara för allt för låg beräkning, det till godtgörelse berättigade tontalet torde kunna till hälften nedsättas, äfven med inberäkning af de fartyg, som på andra varf kunna byggas. Denna uppgift afser dock endast fartyg af jern eller stål; s. k. komposite- samt träfartyg torde ej komma att byggas i någon afsevärd mån. Detta antagande bestyrkes deraf, att enligt uppgift i Lloyds Register, hvilket upptager endast fartyg af 100 tons bruttodrägtighet och deröfver, byggdes i hela världen år 1887 jern- och stålfartyg om 528,027 tons drägtighet, men komposite- och träfartyg af endast 51,752 tons. Komitén anser sig därför kunna antaga, att utgifterna för godtgörelser till komposite- och träfartyg ej komma att blifva nämnvärda.

Slutligen får komitén hemställa att, derest komiténs här afgifna förslag till restitution i olika former vid fartygs byggnad, förbyggnad och reparation vinner Eders Kongl. Maj:ts nådiga bifall, de därför nödiga stadgandena måtte inrymmas uti § 8 af tulltaxeunderrättelserna, hvilken paragraf komitén alltså föreslår måtte erhålla följande förändrade lydelse:

### § 8.

Mom. 1. Innehafvare af svenskt skoppsvarf eller verkstad, der fartyg byggas, erhåller vid nybyggnad af ångfartyg om 500 tons bruttodrägtighet eller derutöfver samt af segelfartyg om 300 tons bruttodrägtighet eller derutöfver, sedan inför generaltullstyrelsen styrkt blifvit, att fartyget kommit i fullfärdigt skick, en godtgörelse för hvarje ton af fartygets bruttodrägtighet, nemligen:

för fartyg af jern och stål . . . . .	16 kronor
» » med träbordläggning på spant af jern eller stål, s. k. kompositer . . . . .	10 »
» » af trä . . . . .	3 »

Då fartyg bygges för utländsk räkning eller såsom nytt säljes till utlandet, lemnas dylik godtgörelse utan afseende på fartygets storlek.

Vid reparation eller förbyggnad af utländska fartyg af hvilken storlek som helst eller af inhemska fartyg af ofvannämnda storlekar erhålles, sedan inför generaltullstyrelsen styrkt blifvit, att fartygets förbyggnad eller reparation blifvit avslutad, restitution af erlagd införseltull för de materialier och skeppsförnödenheter, icke hänförliga till husgerådssaker eller proviant, dem innehafvare af skeppsvarf eller verkstad genom behöriga intyg visat hafva varit till fartygets reparation eller förbyggnad använda och för sådant ändamål från utlandet införda.

Mom. 2. De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt från utrikes ort återvändande fartyg under resan blifvit försedt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.

Undertecknade Eklund och Styffe åberopa sin härhos bifogade reservation.

Underdånigst:

**Er. Gust. Boström.**

*A. P. Danielson.*

*Axel Eklund.*

*Edw. Sederholm.*

*Fr. Strömfelt.*

*Knut Styffe.*

*Axel Swartling.*

*P. Fahlbeck.*

Stockholm den 9 april 1889.

### Reservation.

Lika med öfriga komiterade äro vi öfvertygade, att den svenska skeppsbyggnadsindustrien är i behof af alla de förmåner, som skäligen kunna medgifvas densamma, samt att godtgörelse för använda utländska tullpligtiga materialier och skeppsförnödenheter bör beviljas ej blott vid nybyggnad eller reparering af fartyg för utländsk räkning, utan äfven för svenskt fartyg af sådan storlek, som företrädesvis användes i utländsk fraktfart, men deremot hafva vi en från komiténs flertal skiljaktig mening i fråga om denna godtgörelses omfattning och sättet för dess utgående vid nybyggnad af fartyg.

Att, såsom komitéen föreslagit, staten beviljar innehafvare af skeppsvarf och verkstäder ett fast belopp för hvarje ton af vissa der nybyggda fartygs bruttodrägtighet, oafsedt huruvida de använda materialerna äro in- eller utländska, kunna vi icke finna lämpligt. Är ett fartyg helt och hållet eller till en del byggt af *svenska* materialier, blefve den af komitéen föreslagna så kallade godtgörelsen uteslutande eller åtminstone delvis en premie för användningen af svenska materialier, och ett dylikt sätt att understödja ifrågavarande industri skulle sannolikt framkalla anspråk på likartadt direkt understöd för flera andra näringar, hvilka anspråk mången gång icke följdriktigt kunde tillbakavisas. Komitéen har i detta hänseende åberopat Frankrikes och Italiens exempel; men de skäl, som kunnat förmå dessa länder att införa ett dylikt premieringssystem, synas icke för Sverige ega samma vikt, enär förhållandena här äro mycket olika, och särskildt beträffande de för skeppsbyggnadsindustrien viktiga artiklarne jern och stål. Då Frankrikes jernproduktion icke är större, än att den ungefärligen motsvarar eller blott högst obetydligt öfverstiger landets eget behof, samt Italiens vida understiger hvad detta land behöfver, kunna de i dessa länder gällande jern tullar ej undgå att väsentligen höja prisen å jern och stål till fartygsbyggnad. Sverige exporterar deremot ungefär dubbelt så mycket jern och stål, som det sjelft förbrukar, och därför kunna härvarande jern tullar icke i någon afsevärd mån höja prisen å *svenskt* jern och stål. I motsats till hvad förhållandet är i Frankrike och Italien kan därför den svenska skeppsbyggnadsindustrien icke hafva

någon afsevärd olägenhet af jerntullarne i de fall, då densamma användes *inhemskt* jern. Statsverkets uppoffring för en sådan godtgörelse, som af komitén blifvit föreslagen, är för öfrigt svår att beräkna, och då densamma icke, såsom händelsen är vid tullrestitution, motsvaras af med samma belopp influtna tullinkomster, synes den ej heller böra af tullmedlen utgå. Å andra sidan kan icke bestridas, att det af komitén föreslagna sättet att understödja skeppsbyggnadsindustrien är enkelt att tillämpa, samt att det är fördelaktigt icke blott för denna industri, utan äfven för vissa grenar af den svenska jernhandteringen, enär derigenom tvifvelsutän svensk skeppsplåt och spantjern m. m. skulle vid byggande af nya fartyg här i landet vinna en ökad användning.

Det enda sätt, hvarpå staten i förevarande hänseende bör underlätta den svenska skeppsbyggnadsindustrien vid *nybyggnad* af fartyg, är enligt vårt förmenande att för sådana fartyg, som byggas för utländsk räkning eller såsom nya säljas till utlandet, äfvensom för sådana svenska fartyg, för hvilka enligt komiténs åsigt godtgörelse bör ifrågakomma, medgifva restitution af de tullumgälder, som blifvit verkligen erlagda för till fartygets byggande och utredning använda utländska materialier och skeppsförnödenheter, i likhet med hvad komitén föreslagit vid *förbyggnad och reparation* af samma slags fartyg. Svårigheten att kontrollera materialåtgången vid fartygs nybyggnad kan icke vara i någon *väsentlig* mån större än när fartyg förbyggas eller undergå större reparation, hvarvid jemväl enligt komiténs förslag en dylik kontroll är oundgängligen nödig, och, efter hvad oss blifvit meddeladt, läres vid alla större väl ordnade skeppsvarf och verkstäder en ganska noggrann bokföring öfver materialåtgången till hvarje der nybygdt, förbygdt eller repareradt fartyg redan nu ega rum.

På grund af hvad nu blifvit anfördt, få vi därför hemställa, att § 8 i tulltaxeunderrättelserna måtte erhålla följande förändrade lydelse:

### § 8.

*Mom. 1.* Innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad, hvilken nybygger eller reparerar fartyg för utländsk räkning eller fartyg, som omedelbart efter dess fullbordan till utlandet säljes, eller för svensk räkning nybygger eller reparerar ångfartyg af minst 500 tons bruttodrägtighet eller annat fartyg med en bruttodrägtighet af minst 300 ton, vare berättigad att för dertill af honom använda utländska materialier och

skeppsförnödenheter, med undantag af husgerådssaker och proviant, åtnjuta restitution af erlagda tullumgälder på följande villkor:

a) att afsigten med de införda materialiernas och skeppsförnödenheternas användning till förberörda ändamål vid deras införsel och angifning till tullbehandling skriftligen anmäles;

b) att det fartyg, till hvilket materialierna och skeppsförnödenheterna användas, inom ett och ett halft år efter dessas införsel till riket styrkes vara i fullfärdigt skick;

c) att varfs- och verkstadsinnehafvaren, när fartyget är fullt färdigt, till generaltullstyrelsen aflemnar en af honom under edlig förpligtelse afgifven och af tvenne hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning öfver myckenheten af alla de till fartyget använda materialier och skeppsförnödenheter, för hvilka restitution sökes, jemte försäkran att dessa äro af utländskt ursprung och att full införselstull blifvit för dem behörigen erlagd, samt uppgift om tiden, då de till riket inkommit, samt den lägenhet, med hvilken införseln skett;

d) att varfs- eller verkstadsinnehafvaren är förbunden underkasta sig och bekosta all den kontroll i öfrigt, hvilken generaltullstyrelsen kan finna skäligen föreskrifva.

De åligganden, som enligt hvad ofvan är nämndt tillhöra varfs- eller verkstadsinnehafvaren, kunna jemväl fullgöras af varfvets eller verkstadens föreståndare eller det bland dennes biträden, som har öfverinseende öfver utförandet af det arbete, som är i fråga.

*Mom. 2.* De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt från utrikes ort återvändande fartyg under resan blifvit försedt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.

Stockholm den 9 april 1889.

*Axel Eklund.*

*Knut Styffe.*