

## N:o 5.

Ank. till Riksd. kansli den 6 mars kl. 12 midd.

*Betänkande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om dels framläggande för Riksdagen af förslag angående inrättande af en frilagersinstitution och dels föranstaltande af utredning beträffande frågan om inrättande af en svensk frihamn vid Öresund.*

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 116, har herr *M. Dahn*, med hvilken fem andra ledamöter af kammaren instämt, föreslagit Riksdagen att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla »såväl om förslag till inrättande af en frilagersinstitution, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med 1886 års förslag, som om utredning af frågan om och nödvändigheten och förmånen af en svensk frihamn vid Öresund.»

I motionen erinras om, huruledes det af motionären nu framställda förslaget redan två gånger förut, nemligen åren 1891 och 1892, af samme motionär understälts Riksdagens pröfning. Bevillningsutskottet hade vid förstnämnda års Riksdag egnat förslaget en utförlig granskning, hvars innehåll nu af motionären ordagrant återgifves. Utskottet hemställde deri om bifall till förslaget i hvad det afsåge anhållan om framläggande af förslag till förordning angående allmänt frilager, dock med tillägg i syfte af statsverkets betryggande för alla kostnader med

anledning af frilagersinstitutionen; och hade utskottets hemställan inom Andra Kammaren bifallits samt i Första Kammaren, af hvars ledamöter inom utskottet fem reserverat sig mot berörda hemställan, afslagits med endast en rösts majoritet. Denna sakens utgång hade föranledt motionären att nästföljande års lagtima Riksdag återkomma med sin motion, »helst som Köpenhamns frihamnsträtt då redan blifvit beslutad.»

»I den nya upplagan af motionen» — fortsätter motionären — »framhöll jag bland annat följande:»

»En ledamot af danska riksdagen uttalade under debatten om Köpenhamns frihamn den säkra förhoppningen, att i kampen om handeln och sjöfarten på Norden och Östersjöländerna i allmänhet Köpenhamn, oaktadt det låg längre från de transmarinska länderna än t. ex. London och Hamburg, som han ansåg komma att blifva dess hufvudsakliga konkurrenter, skulle med framgång kunna bestå i täffingsstriden, just därför att Köpenhamn egde i den skandinaviska halfön *ett naturligt uppland*; någon tanke på att vi skulle kunna hitta på att midt emot Köpenhamn inrätta en svensk frihamn, för hvilken väl åtminstone vårt eget land blefve ett naturligare uppland än för Köpenhamn, hade naturligtvis aldrig föresväfvat den danske riksdagsmannen, hvilket för öfrigt är ganska ursäktligt, då det är allmänt känt, huru våra bröder på hinsidan Sundet beträffande både handel och sjöfart och samtrafik snart sagdt på alla upptänkliga sätt ställa om för oss. (Samtrafiken är inom parentes sagdt helt enkelt i vissa fall en boycottning af de svenska Öresunds-städerna). Att låta förslaget om frilager och frihamn hvila har därför ej synts mig lämpligt hvarken med afseende på det förra eller den senare. Förslagets motståndare hafva i synnerhet framhållit som skäl att motsätta sig detsamma, att vi svårligen förmådde åstadkomma någon reexport af importerade varor, och att detta väl ändå vore hufvudsaken med dylika inrättningar. Som svar härpå må jag säga, att för oss är framför allt hufvudsaken att blifva herre i eget hus och afskudda oss främmande ok eller med andra ord att söka täffa med Köpenhamn och danskarne om hvad de kalla sitt naturliga uppland, hvaraf vi sjelfva ju utgöra hufvudstycket. Men skälen, i synnerhet under närvarande förhållanden, att i vårt land inrätta förutnämnda institutioner äro så påtagliga för dem, som ligga något närmare vårt »nya Lübeck», och hafva dessutom, ännu ovederlagda, så framhållits i förra årets bevillningsutskotts utlåtande i frågan, att jag vågar äfven i år föreslå, etc. (Se motionen n:o 162 vid 1892 års lagtima riksdag).»

»Äfven då biföll Andra Kammaren den del af motionen som afsåg

inrättande af frilager, hvaremot Första Kammaren å nyo afslog densamma, dock med mycket ringa majoritet.»

»De skäl, man framhållit mot inrättande af frilager hos oss, (och som äro sakligt och fullständigt vederlagda i bevillningsutskottets utlåtande 1891) hafva hufvudsakligen bestått deri, att då ej alla våra stadssambällen eller affärsmän kunna komma i åtnjutande af *frilager*, skulle det vara en orättvisa mot dem (d. v. s. de fleste), som blefve utan. Denna åsigt får väl anses bero på en fullkomlig missuppfattning om med hvem eller hvad det svenska frilagret komme att konkurrera; ty (äfvén med för öfrigt fullt senterande af den patriotiska farhåga, som i denna fråga tycks mer eller mindre aningsfullt förefinnas hos en del ledamöter inom riksdagen), kan det väl ej bortresoneras, att det blefve med frilagret eller frihamnen i Köpenhamn, Hamburg etc., som svenskt frilager komme att täfla. Och våra handlande i allmänhet finge ju förmånen att kunna vända sig med sina requisitioner ej blott t. ex. till frihamnen i Köpenhamn, utan äfvén till någon liknande svensk inrättning. Och vårt svenska frilager, som ju enligt 1886 års förslag ej skulle komma att kosta staten ett enda öres uppoffring, blir så att säga en frihamn i miniatyr med förutsättningar för en naturlig och »selfmade» utveckling, der förhållandena äro gynsamma. Ett annat skäl mot frilagresinrättningen har varit, att genom ompackningen och följaktligen minskning i taran skulle äfvén minskning i tullinkomster uppstå; men då man lika snabbt och bekvämt kan tillföra oss sådant ompackadt gods från Köpenhamns frihamn som från frilager i t. ex. Malmö eller Göteborg, kan ju förbudet mot inrättande af frilager i Sverige ej hindra tullförlust i detta fall. Men man är ju oförhindrad att höja tullen på varor, som här äro i fråga, om behovet så anses kräfva. Hufvudsyftet med motionen är att så vidt möjligt undvika utländska mellanhänder och att bereda den svenske köpmannen möjlighet att täfla med utlänningen om handeln åtminstone på vårt land.»

»Då den andra delen af motionen, eller utredning af frågan om förmånen och behovet af en *svensk frihamn* vid Öresund, vid 1891 och 1892 årens riksdagar afslagits i båda kamrarna, hade jag tänkt att ej för närvarande dermed besvara Riksdagen, men då såväl Nord-Östersjökanalens öppnande som fullbordandet af Köpenhamns frihamn stå för dörren, torde det få ursäktas mig, att jag äfvén upptar denna del af min gamla motion. Det kan ju tänkas som en möjlighet, att med den revolution i samfärdseln, som Nord-Östersjökanalen utan tvifvel föranleder, de skandinaviska länderna på ömse sidor om Sundet kunna få gemensamt intresse att samarbeta på detta område. Jag hänvisar för

öfrigt till motivering för denna del af motionen till herr Fredholms m. fl. reservation till bevillningsutskottets utlåtande n:o 15 vid 1892 års riksdag.»

---

I 1891 års Riksdags bevillningsutskotts ofvan omnämnda betänkande redogör utskottet till en början för de åtgärder, hvilka hos oss hittills vidtagits för genomförande af de äfven inom den svenska tullagstiftningen erkända grundsatserna, *att endast sådana från utlandet införda varor, som inom landet konsumeras, böra drabbas af tull, samt att denna afgift bör uttagas så nära konsumtionstiden som möjligt*; bestående dessa åtgärder i beviljande af rätt att vid reexport erhålla restitution af för reexportvaran eller deri ingående råmaterialier erlagd tull samt införande af nederlags- och transitupplagsinstitutionerna äfvensom tillåtelse att i vissa städer inrätta frilager för proviantering af fartyg i Öresund.

Beträffande den närmare innebörden af de förmåner, som härigenom beredts importörerna, hänvisas till berörda utskottsbetänkande, hvilket, såsom ofvan anförts, finnes i förevarande motion återgifvet.

Man finner af redogörelsen derstädes, att, ehuru nyssberörda, vår importrörelse lemnade medgifvanden äro ganska betydande, de dock, i betraktande af de vida större fördelar, som i våra grannländer äro denna rörelse inrymda, lemna rum för icke obetydliga kraf på ifrågasvarande handelsgrens ytterligare tillgodoseende. De bestämmelser, som reglera rätten till tullrestitution, hvilat visserligen på den förutsättning, att tull icke skall utgöras för sådant gods, som reexporteras, vare sig att godset reexporteras i samma form, hvart det inkommit, eller först efter undergången förädling; men för genomförandet af denna grundsats göra ifrågasvarande bestämmelser icke till fyllest. Ty oafsedt att importören drabbas af ränteförlust å tullafgiften samt tidsförlust till följd af och kostnad för den kontroll, som erfordras till förebyggande af underslef, göra de kraf, som måste ställas å en nöjaktig sådan kontroll, det ofta nog för importören omöjligt att begagna sig af den medgifna förmånen eller åtminstone att fullständigt tillgodogöra sig densamma.

Nederlags- och transitupplagsinstitutionerna lemna visserligen tillfälle att införa varor utan att importören tills vidare behöfver erlägga belöpande tull, innan godset till förbrukning uttages, och med rätt att

utan tullafgiftens erläggande detsamma reexportera. Dessa institutioner åsyfta sålunda realiserandet af begge de ofvannämnda grundsatserna, men det afsedda målet uppnås dock långt ifrån till fullo. Varuegarens förfoganderätt öfver godset under upplagstiden är nemligen redan under tillgodonjutande af den mera omfattande nederlagsrätten — för hvilken dessutom gäller såsom vilkor, att varan vid införseln skall undersökas af tullmyndighet — afsevärdt inskränkt, hvarigenom nederlagsrätten högst väsentligt förlorar i betydelse såväl för den större handeln som äfven för den förädlingsindustri, hvilken betjenar sig af utländskt råmaterial. Ännu inskränktare tillgång till sin vara eger den, som har densamma upplagd å transitupplag. Han eger nemligen, vid det förhållande att den sålunda upplagda varan ej undersökts af tullmyndighet, icke ens att efterse densamma eller taga prof deraf. Transitupplagsrätten är följaktligen af ännu mindre betydelse än nederlagsrätten för nyssberörda näringsgrenar.

Hvad slutligen beträffar den ofvannämnda frilagersrätten för proviantering af fartyg, är densamma så inskränkt och så föga använd, att institutionen i detta sammanhang kan lemnas utan afseende.

Den mindre förmånliga ställning, som, enligt hvad sålunda anfördt blifvit, vår tullagstiftning bereder importörerna, skulle onekligen upphjelpas genom upprättande af frilager, der varor skulle kunna utan erläggande af belöpande tull införas, uppläggas och på allt sätt behandlas så, som om de befunno sig utom landet. Detta har ock vid flera tillfällen framhållits inom vår handelsverld; och, såsom af det i motionen intagna utskottsbetänkandet framgår, hafva på detta sakförhållande grundade framställningar från ett par af våra större handelsstäder ledt till frågans närmare utredning genom Kongl. Maj:ts föranstaltande samt framläggande af en kongl. proposition i ämnet vid 1886 års riksdag. I den kongl. propositionen och de densamma bifogade handlingar — betänkande af en för frågans utredning tillsatt komité samt kommerskollegii och generaltullstyrelsens deröfver afgifna utlåtande — framhöllos de väsentliga fördelarne af frilagersinstitutionen; och torde dessa kunna anses återgifna i följande delar af ofta berörda, af motionären återgifna utskottsbetänkande:

»Till ett allmänt frilager kan producenten införa hvilka varor han för sin tillverkning behöfver utan att för någon af dem nödgas erlägga tull. Han är der ock befriad från hvarje undersökning af varan, från alla kostnader till utrönande af huru mycket af råvaran återfinnes i den färdiga produkten, från all den tidsförlust, som af en dylik undersökning blifver en följd, äfvensom slutligen från all förlust af ränta å

erlagd tullafgift. Han behöfver ej frukta att genom en origtigt beräknad grund för restitutionen få hela sin affärsverksamhet satt på spel, utan kan, fri från alla på konstladt sätt åvägabragta produktionskostnader, beräkna utgifter och inkomster inom sin verksamhetsgren efter samma grunder som hans utländske konkurrent.»

»Å andra sidan behöfver ej heller staten befara att genom för hög restitution till exportören utgifva mer än denne såsom importör förut erlagt i tull. Har man som nu skett en gång erkänt principen, synes man icke böra tveka att föra densamma till dess enda fullt rigtiga och verksamma konsekvens.»

»En fabrik ega vi redan i vårt land, som arbetar under samma vilkor som en fabrik med frilagersrätt, nemligen fabriken i Karlshamn för rening af utländskt råbrännvin. Det är allmänt känt, att denna fabrik icke skulle kunna drifvas utan de friheter densamma uti ifrågasatta institution borde kunna draga nytta. Exempelvis kunna nämnas för export beräknade möbelsnickeri, vagn- och instrumentfabrikation, tillverkning af färdiggjorda kläder, deri inberäknadt skodon och hattar, fabrikation af tvål, parfym, chokolad, cigarrer m. m. Hit höra särskildt ett slags industrier, som borde vara föremål för ett synnerligen varmt nationelt intresse, men som under nuvarande förhållande synas hafva svårighet att här taga fart, de nemligen, som afse en bearbetning af landets egna naturalster med tillhjälp af en eller annan utländsk produkt. En sådan industri är t. ex. den, som består i förädlingen af våra vilda bär. Man må icke tro, att denna industri, hvilken här valts såsom exempel, blott är af ringa betydelse eller rör sig med föga beaktansvärda siffror. Våra skogsbär utföras numera till Tyskland i hela ångbåtslaster; enligt hvad statistiken gifver vid handen, exporterades af friska frukter och bär under år 1887 633,152 kilogram, år 1888 1,255,086 kilogram och år 1889 1,182,447 kilogram. Största delen häraf har naturligtvis utförts till utländska fabriker, hvarest dessa frukter och bär förvandlats till sylter, safter och viner. För våra egna landsmän är drifvandet af denna industri i stort i det närmaste omöjliggjord, enär för densamma behöfves socker, för hvars höga tull restitution väl kan erhållas, men endast under ofvan angifna, produktionen fördyrande och ytterst försvärande vilkor. Denna industri skulle säkerligen eljest kunna i ganska stor utsträckning drifvas i vårt land, och den nationalrikedom, vi ega uti våra vilda bär, skulle, om berörda hinder aflägsnades, i vida rikare mån än hittills kunna tillgodogöras. Flera exempel kunde här

anföras på dylik industriell verksamhet, genom hvars underlättande på angifna sätt bättre afsättning för inhemska produkter skulle erhållas.»

»Liksom den för utförsel arbetande svenska *industrien*, skulle äfven den svenska *handeln* af frilagersinstitutionen draga fördel, och detta ej blott för sin exportaffär på utlandet, utan äfven för varuomsättningen i eget land, der den nu har att möta en fördelaktigare stäld utländsk konkurrens. Såsom förut påpekats, kan man icke inom det svenska nederlaget ompacka å detsamma upplagda varor, när icke detta för varans bibehållande i värde befinnes alldeles oundgängligt. Den handel, som består uti att importera en vara i större emballager, fördela densamma i mindre kolly och derpå afyttra dem till minuthandlande, kan därför icke hos oss idkas, utan att importören underkastar sig att först betala tull för det i de större emballagen importerade godset. Med begagnande af det danska frilagret kan den danske köpmannen med fördel drifva denna handel å Sverige. Och är detta ock, såsom motionären anmärkt, förklaringen till att en stor del af våra kolonialvaror går öfver Danmark. Genom inrättande af allmänt frilager jemväl i Sverige skulle man möjliggöra för våra handlande att med hopp om framgång upptaga konkurrensen med Köpenhamns affärsmän och såmedelst tillförsäkra våra landsmän den handelsvinst, som för närvarande stannar hos utlänningen.»

»Men den utvidgade handel, som genom inrättande af frilager åstadkommes, medför naturligen äfven utvidgad *sjöfart* och har derigenom betydelse äfven för de handlande, som icke sjelfva begagna sig af frilagret. En ökning i de reguliera transportförbindelserna har öfver allt visat sig blifva en följd af den i större skala tillämpade frilagersinstitutionen. Och bristen på fasta ångbåtsförbindelser, särskildt med något mer aflägsna länder, är en brist, hvaröfver såväl våra exportörer som importörer för närvarande klaga. Allt för länge åtnöjde sig vårt land med att nästan icke hafva egna fasta ånbåtskommunikationer annat än med Lübeck och Köpenhamn, öfverlemnande åt den hanseatiska frihamnen och det danska frilagret att förse oss med hvad vi från andra länder behöfde och att förmedla våra förbindelser med den öfriga världen.»

»En annan fördel för *handeln* skulle i de fall, der kommuner eller stora privatbolag uppbyggde frilagersmagasin, vinnas derigenom, att de i dessa magasin upplagda varor lättare än hittills skulle kunna af deras egare försäljas eller pantsättas utan att dessförinnan undergå åtskilliga åtgärder hos tullförvaltningen, hvarjemte formen för varans öfverlemnande åt köparen eller kreditgifvaren är ouödigtvis tung och omständlig. I attester från frilagrets föreståndare, intygande att vissa till kvantitet och beskaffenhet bestämda varor der blifvit upplagda och komme att

tillhandahållas attestinnehafvaren, skulle man hafva vunnit den vigaste och beqvämaste formen för en varas försäljning eller förpantning, en form, som, hos oss genom »magasinsbolagen» knappast mer än inledd, i England genom de s. k. *warrants* vunnit en oerhörd utsträckning.»

Att ofvan omförmälda kongl. proposition icke af Riksdagen antogs, torde hafva berott så väl på ett underskattande af de med frilagersinstitutionen förenade fördelar som af farhågorna för vissa menliga följder af den ifrågavarande institutionens införande. Hvad nu dessa senare angår, synas desamma, enligt hvad dels motionären sjelf och dels 1891 års Riksdags bevillningsutskott ådagalagt, hafva saknat grund i verkligheten. Hänsyn till berörda förmenta olägenheter bör alltså nu icke utgöra något giltigt skäl att motsätta sig ett liknande förslag, och något sådant skäl kan icke heller härledas ur befarade kostnader för statsverket af frilagersinstitutionen, alldenstund icke ifrågasatt blifvit annat än att, på sätt 1886 års förslag innehöll, statens kostnader för frilagret, nemligen för bevakning, bokföring och expedition, skulle betalas af frilagrets egare.

Vid sådant förhållande och då de skäl, som tala för inrättande af allmänna frilager i vårt land, erhållit ökad betydelse genom de åtgärder, hvilka under senaste tiden vidtagits i vårt grannland Danmark i syfte att för framtiden tillförsäkra dess hufvudstad en förherrsande ställning med afseende å Östersjöhandeln, vill det synas utskottet, att Riksdagen icke längre borde tveka att vidtaga erforderliga åtgärder för att bereda svenska näringsidkare de fördelar, som af den ifrågavarande institutionen emotses, och som eljest skulle komma att fortfarande tillgodonjutas af deras utländske konkurrenter; och då några anmärkningar af mera väsentlig beskaffenhet icke förekommit mot den anordning af den ifrågasatta institutionen, som i 1886 års kongl. proposition föreslagits, synes det utskottet, att berörda förslag borde kunna läggas till grund för en blifvande lagstiftning i ämnet.

Frågan om frilagersinstitutionens lämplighet för vårt land och sättet för frilagers anordnande torde, såsom utskottet nu sökt visa, få anses redan vara behörigen utredda. Detsamma kan deremot icke sägas vara förhållandet med den af motionären jemväl ifrågasatta



möjligheten att få till stånd en svensk frihamn. En frihamn är ett landområde med tillhörande hamn, som förklarats ligga utanför rikets tullgräns. Den är sålunda ett allmänt frilager i stort, hvarest kunna uppföras magasiner och fabriker af alla slag. Samtliga de fördelar, som man förväntar sig af ett allmänt frilager, böra alltså ännu fullständigare kunna vinnas genom en frihamn. Men under det att den förra institutionen kan åstadkommas utan större ekonomisk uppoffring, kräver deremot anläggningen af en frihamn många millioner kronor. Möjligheten af att anläggningskostnaden skulle blifva så betydande, att hvarken staten eller någon kommun inom vårt land för närvarande skulle vilja åtaga sig densamma, och den åsigt, som hos många gjort sig gällande, att man först borde få allmänna frilager till stånd samt lära känna, i hvilken utsträckning denna institution kunde komma att tagas i anspråk för importrörelsen, har föranledt bevillningsutskottet vid föregående tillfällen, då frågan förevarit, att afstyrka motionärens förslag om begäran af utredning i frihamnsfrågan. Vid 1892 års riksdag var emellertid utskottet icke enigt i denna punkt. Sex ledamöter ansågo nemligen en utredning af frågan påkallad samt anförde till stöd derför i afgifven reservation följande:

»Genom öppnandet af Nord-Östersjökanalen, som man beräknar blifva färdig sommaren 1895, skall vägen från Engelska kanalen till Östersjön kunna förkortas med omkring 200 nautiska mil. Derigenom hoppas man, att mer än hälften af den till 20 millioner ton beräknade Nord-Östersjötrafiken skall passera kanalen i stället för genom Öresund. Den fara, som denna minskning i Öresundstrafiken innebär för Köpenhamn såsom handelsstad, har förmått danska folket att genom en lag af den 31 mars 1891 i Köpenhamn inrätta en frihamn. För dennas åstadkommande beviljades omkring 1 million kronor till jernvägens framdragande till frihamnen, och för dennas anläggande iklädde sig staten garanti för ett obligationslån å 8 millioner kronor, förutsatt att ett bolag med 4 millioner inbetaldt aktiekapital bildades. Den sålunda beslutade hamnen är nu under anläggning».

»De fördelar, som man genom denna frihamn anser sig kunna erbjuda transitotrafiken, består icke blott deruti, att omlastning från ett fartyg till ett annat kan försiggå utan hinder af något slag, utan äfven i billiga skeppsumgälder, så billiga att de flera gånger understiga dem, som utkrävas i andra hamnar. Genom dessa fördelar hoppas man kunna draga till sig den stora import, som eger rum från utomeuropeiska länder till de vid Östersjön belägna — en import, som hittills gått öfver Hamburg, Bremen, Amsterdam och London. Förverkligas dessa för-

hoppningar, skulle dermed vilkoret för upprättandet af direkta trafikleder mellan Köpenhamn och utomeuropeiska länder vara uppfyllt. Och särskildt för vårt land skulle sådana direkta trafikleder erbjuda stora fördelar äfven med afseende på vår export».

»Inför detta faktum, hvilket i sig innebär möjligheten af en total omgestaltning af trafikförhållandena mellan vårt land och andra länder, företrädesvis de utomeuropeiska, synes det oss vara af mycket stor vikt att i tid undersöka, hvilken verkan en sådan ändring af trafikförhållandena kan komma att utöfva på vår handelsomsättning. Antagligt torde vara, att en betydlig del af vår så väl import som export under sådana förhållanden komme att transitera Köpenhamn, från och till hvars frihamn vi då skulle komma att med kustångare föra en stor del af de varor, som utgöra föremål för vårt handelsutbyte. Visserligen har man icke att förvänta, att detta för oss skulle medföra olägenheter, snarare är det att antaga att många och stora fördelar skulle beredas vårt land genom att hafva det närbelägna Köpenhamn till centrum för vår internationella trafik, i stället för de mera aflägsna platser, som nu äro detta. Men hvad som, enligt vårt förmenande, förtjenar en noggrann utredning, oss är, huruvida vi icke i förenämnda hänseenden skulle kunna göra det Köpenhamns frihamn bättre till godo, om vi sjelfva inrättade en eller flera frihamnar vid Öresund — icke för att konkurrera med Köpenhamns, utan för att utgöra så att säga delar af densamma, så att dessa hamnar skulle komma till hvarandra i ett ungefärligen likartadt förhållande med det, i hvilket Cuxhafen står till Hamburg och Bremerhafen till Bremen».

De förhållanden, som sålunda af 1892 års reservanter inom utskottet berörts, äro utan tvifvel värda stort beaktande. Frihamnsfrågan har ock inom ett par af vårt lands större sjöstäder redan blifvit föremål för öfverläggningar, och komitéer hafva på enskildt initiativ tillsatts för utredning af de lokala förutsättningarna för utförandet derstädes af dylika anläggningar. Emellertid är frågan af så stor betydelse för vårt land och har på den grund, att så väl Nord-Östersjökanalen som Köpenhamns frihamn närma sig sin fullbordan, fått ett så omedelbart intresse för oss, att den enligt utskottets åsigt icke längre bör undandragas den mångsidiga utredning, som endast kan åstadkommas genom regeringens ingripande, om ock de intresserade kommunernas medverkan torde erfordras för erhållande af det material, som tarvas såsom underlag för en sådan utredning, och för utrönande af det intresse, den företagsamhet och den offervillighet, som på olika platser

kan påräknas och hvarförutan en frihamnsanläggning ej kan ifrågasättas. Utskottet anser äfven att ett vidare uppskof med utredningens begäran från Riksdagens sida så mycket mindre bör ega rum, som en sådan utredning torde komma att kräfvä icke obetydlig tid med anledning af de omfattande undersökningar, som böra ingå i densamma. Motionären har i sin framställning visserligen afsett ett eventuellt inrättande af frihamnar endast vid *Öresund*, men utskottet, som icke kan förorda en sådan inskränkning i frågans behandling, anser att man vid den blifvande utredningen bör beakta möjligheten af frihamnsanläggningar jemväl vid rikets öfriga kuster.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att motionärens förslag måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla dels,

a) att Kongl. Maj:t ville för nästa Riksdag framlägga förslag till förordning angående allmänt frilager, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af Kongl. Maj:t vid 1886 års riksdag i ännu framlagda förslag, samt med föreskrifter, som betrygga statsverket för alla kostnader med anledning af berörda institution; dels ock

b) att Kongl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige.

Stockholm den 1 mars 1894.

På bevillningsutskottets vägnar:

H. CAVALLI.

### Reservationer:

af herr *Cavalli*;

af herrar grefve *Klingspor*, *Stephens*, *Almström*, *Philipson*, af *Burén*, *Rudebeck*, *Jeansson* och *Röhss*, hvilka anförde följande:

»Vid de båda riksdagar, då motionärens nu åter framlagda förslag förut förevarit till behandling, hafva flere ledamöter inom utskottet

reserverat sig mot utskottets hemställan i hvad den afsett frilagersinstitutionens införande i vårt land och emot densamma anført följande:

Enligt gällande lagstiftning är det redan nu medgifvet *alla* köpmän i *alla* stapelstäder att emot en särdeles låg afgift (åriligen en proc. af tullafgiften) på s. k. nederlag få upplägga, under en tid af intill fem år förvara, efter behof mot erläggande af tull till försäljning inom landet uttaga eller utan vidare afgift derifrån för reexport bortföra tullpliktiga varor, dock utan ompackning. Han är berättigad att, efter anmälan till vederbörande myndighet, få efterse och vårda sitt nederlags-gods och företaga för varans skötsel nödvändiga omfyllningar eller ompackningar; han får deraftaga prof i lämpliga mängder. Han kan vidare, efter vederbörlig anmälan, förpanta, på annan person öfverlåta eller till annan nederlagsplats förflytta sitt gods samt åtnjuter, sedan detta till förtullning blifvit angifvet, visst anstånd med tullens erläggande.

Det är äfven medgifvet att på i det närmaste enahanda vilkor upplägga varor på s. k. transitupplag.

Genom inrättande af frilager skulle den, som blir i tillfälle att begagna sig deraf, förutom hvad genom nederlagsrätten medgifves, komma i åtnjutande af förmånen att i frilagret ompacka eller från emballage skilja dit införda varor, der förevisa, försälja och derifrån i mindre quantiteter utföra dem emot erläggande af stadgad tullafgift. Han kan dit tullfritt införa tullbelagda råämnen och halffabrikat och bearbeta dem till färdiga varor. Han kan derifrån liksom från nederlag tullfritt exportera sitt gods.

Man skall lätt finna, att de fördelar, som ett frilager erbjuder utöfver dem, som redan äro medgifna genom rättigheten att begagna sig af nederlag och transitupplag, icke äro af betydelse för den stora handeln, och att den stegring i sjöfarten, som utskottet tror följa med frilagret, icke kan väntas, då förutsättningen, ökad trafik med de stora handelsvarorna, ej kan påräknas. För den som idkar dylika affärer, är det af ringa vigt att från nederlag få uttaga mindre quantiteter än dem nederlagsrätten redan medgifver, och de kostnader, han får vidkännas för begagnande af frilagret, måste, om staten ej skall bevilja särskilda favörer, till och med blifva större än vid begagnandet af nederlagsrätten. Deremot ställer sig förhållandet helt annorlunda för handel med manufaktur-, galanteri- och modevaror, äfvensom med s. k. korta varor samt viner och spirituosa. För den, som drifver handel med dessa artiklar, blir det till stor fördel att på frilagret kunna få upplägga utländska tillverkningar, der ompacka och i behagliga smärre

quantiteter med befrielse från hela eller en del af tullen för emballaget få utförsälja dem. Det lemnar ock bättre tillfälle att göra gynsamma inköp af utlandets ej mera moderna tillverkningar och öfverblifna lager.

Den bearbetning och tillverkning inom frilagersområdet af varor för export, som utskottet låter hägra i sin motivering, synes oss lika litet sannolik som reexporten af dit införda manufakturvaror, och den ytterst ringa möjligheten af sådana affärer kan ej uppväga olägenheten af den ökade införseln af utländska varor som frilagren skulle medföra. Väl kan en bearbetning af varor der komma till stånd, men säkerligen skulle den komma att gå i en helt annan riktning än den utskottet tänkt sig. Den skulle enligt vår mening taga formen af bearbetning till färdiga varor af råämnen och halffabrikat, å hvilka tullsatserna ej äro satta i ett noga afvägdt förhållande till den färdiga varan.

Den skulle få till föremål sönderdelandet af sådana sammansatta varor, i hvilka de ingående olika delarne kunna hvar för sig förtullas billigare än det hela, afskiljandet af emballage eller utbytandet af tyngre omslag mot lättare m. m.

Jemte det reservanterne sålunda framhållit, huruledes man öfverdrifvit fördelarne af frilagersinstitutionen, hafva de äfven fäst uppmärksamheten å de direkta olägenheterna af densamma. I sådant afseende har erinrats om de beqvämare tillfällen, som genom frilagersinstitutionen skulle beredas de utländska tillverkarne att till förfång för våra egna yrken och näringar och i vissa fall, genom frigörandet från emballage m. m., till lägre tullsatser än de lagligen gällande få inom landet främja afsättningen af sina varor, som till stor del komme att utgöras af lyx- och galanterivaror samt viner, af hvilka artiklar landet redan nu vore i hög grad öfversvämmadt. Särskildt har ock betonats, att påståendet, att den nu föreskrifna bruttoförtullningen vore utan betydelse för frågan, icke är med verkliga förhållandet öfverensstämmande, alldenstund vid meddelandet af berörda bestämmelser tarans vikt tagits i beräkning och tullen således blifvit satt lägre än om nettoförtullning skulle hafva bestämts; att tarans vikt för flera artiklar spelade en stor rol (ända till mer än 40 proc. af bruttovikten); samt att möjliggörandet af nettoförtullning af dylika artiklar ovilkorligen i många fall skulle leda till minskning af tullinkomsterna.

Vidare har äfven påpekats, att, under det att nuvarande bestämmelser om nederlag och transitupplag vore lika för *alla* affärsmän i *alla* handelsstäder inom landet, skulle genom beviljandet af frilagersrätt ett *fåtal* affärsmän inom *vissa* grenar på *en* eller *några få* platser komma att gynnas framför de öfriga, hvilket skulle i ännu vidsträcktare om-

fång blifva förhållandet, om frilagren skulle medföra den verkan, som utskottet syntes antaga. Slutligen har tydligt framhållits, att, om den af utskottet föreslagna vägen beträddes, kostnader för staten till följd deraf svårligen skulle kunna undvikas.

Till hvad sålunda ofvan anförts, få vi i allo instämna, samt dessutom påminna, att tullavgiften på emballaget långt ifrån att vara af så underordnad betydelse, som man velat påstå, vid införseln af en mängd artiklar spelar en betydande roll. Af de under tulltaxans 705 nummer upptagna varugrupper skola nemligen ej mindre än 69 förtullas med emballage. Hvarje nummer kan i sig innesluta flera olika artiklar, och många af dessa artiklar äro icke af den obetydande art, man velat antaga.

Att öfvervakandet från tullmyndigheternas sida af ett frilager skall ställa sig särdeles svårt, torde icke kunna förnekas, och vi påminna i detta hänseende om det anförande i Riksdagens Andra Kammare, som vid 1886 års riksdag afgafs af nuvarande chefen för tullverket, hvilken deri mycket skarpt betonade de olägenheter frilager i allmänhet skulle medföra och framhöll huru svårt, ja nästan omöjligt, det skulle blifva att förekomma smuggling i stor skala derifrån, synnerligen som det medel, som till förekommande deraf funnes att anlita, kroppsvisitation, svårligen annat än i undantagsfall torde komma att användas.

Att de sålunda emot frilagersinstitutionens införande anförda skälen förtjena att väl beaktas torde svårligen kunna bestridas. Då härtill kommer, att den utredning, som föregick Kongl. Maj:ts vid 1886 års Riksdag afgifna förslag i följd af under tiden inträffade förändrade förhållanden numera icke kan vara tillfyllest, utan en ytterligare utredning i förening med infordrande af utlåtanden från myndigheter och från i frågan intresserade korporationer och föreningar erfordras, men en sådan utredning rimligtvis icke kan verkställas på så kort tid, att Kongl. Maj:t skulle kunna redan till nästa Riksdag framlägga förslag i ämnet, finna vi äfven ur denna synpunkt utskottets hemställan i mom. a) icke kunna bifallas.

Men om vi på grund af anförda skäl yrka afslag å utskottets förslag i mom. a), anse vi oss deremot böra förorda hvad i mom. b) föreslås. Sedan den stora frihamnen i Hamburg kommit till stånd, och Köpenhamns frihamn nu snart nalkas sin fullbordan, hafva å mer än

ett ställe i vårt land höjts röster för åvägabringande af liknande anläggningar i Sverige, och har man dervid framhållit att väsentliga fördelar derigenom skulle kunna tillskyndas vår sjöfart och vår export. Om ock de mycket stora kostnader, med hvilka dylika anläggningar äro förenade, berättiga till starka tvifvelsmål om goda ekonomiska resultat af desamma, anse vi likväl, att frågan är af den betydelse, att den bör blifva föremål för en genom regeringens försorg åvägabragt undersökning. Vi förbise ej härvid, att med anläggandet af frihamn äfven i viss grad följer inrättande af frilager, men vi anse, att om genom en utredning blefve ådagalagdt, att frihamnar skulle tillföra vår sjöfart och handel synnerligen stora fördelar, och anläggning af sådana till följd deraf komma till stånd, det icke skulle möta svårighet att för frilagret, exempelvis genom inskränkning af de artiklar, som der finge uppläggas, och genom införande i vår tulltaxa af särskilda stadganden rörande tullbehandling af gods från frilager, förekomma såväl de förluster staten genom smuggling eller genom kringgående af tulltaxans bestämmelser eljest komme att lida, som ock förhindra onödig import af lyxartiklar, korta varor m. m.

Med afseende å hvad sålunda anförts, hemställa vi

att förevarande motion icke måtte till vidare åtgärd föranleda än att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, att Kongl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige;»

samt af herr *Berg*.

---

Herr *Weinberg* har anhållit få antecknadt, att han icke deltagit i behandlingen af förevarande motion.

---