

N:o 25.

Ank. till Riksd. kansli den 12 maj 1897, kl. 2 e. m.

Betänkande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande sjöfarten och gränstrafiken mellan Sverige och Norge.

I en till bevillningsutskottet hänvisad proposition, n:o 66, har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att antaga ett propositionen bilagdt förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande sjöfarten och gränstrafiken mellan Sverige och Norge, så lydande:

§ 1.

Alla i Norge inhemska fartyg och båtar, öppna eller däckade och af hvad slag och dräktighet som helst, skola, ehvad de der äro byggda eller naturaliserade, äfven i Sverige behandlas såsom inhemska och åtnjuta alla dermed förenade rättigheter samt må således, utan afseende derå om de ankomma eller afgå från eller till in- eller utländsk ort eller om de äro barlastade eller lastade med in- eller utländska varor, icke åläggas andra eller högre afgifter till kronan, städer eller särskilda inrättningar, än af inhemska fartyg och båtar skola utgöras.

Norska fartyg och båtar må ock inom svenskt område idka fraktfart med samma rätt och under enahanda vilkor, som för inhemska fartyg och båtar äro bestämda.

För tillgodonjutande af dessa och öfriga för varuskeppningen medgifna förmåner skola norska fartyg vara försedda med sådana handlingar, som till bestyrkande af deras nationalitet äro i Norge föreskrifna.

§ 2.

Mom. 1. Vid resa landvägen från Norge till Sverige vare det, med undantag för spelkort, hvilka äro underkastade så väl stämpelafgift som tull, samt brännvin och sprit jemte dermed beredda drycker äfvensom vin, för hvilka senare varor tull skall erläggas, medgifvet att af till införsel tillåtna, tull underkastade naturalster eller tillverkningar tullfritt medföra följande mindre partier, nemligen:

bröd 10 kg.,
 fläsk 10 kg.,
 garn, alla slag, tillsammans 5 kg.,
 kaffe och kaffesurrogat tillsammans 5 kg.,
 malt 10 kg.,
 risgryn 5 kg.,
 socker 5 kg.,
 spanmål, omalen, 40 kg.,

» malen, 25 kg.,

tobak, 1 kg.,
 väfnader, alla slag, tillsammans 15 meter, dock icke utöfver ett sammanlagdt värde af 25 kronor,

öl 5 liter samt

andra varor till ett sammanräknadt värde af 20 kronor;

dock att för det fall, att resan sker öfver den del af gränsen, som är belägen mellan Djeknelidens tullstation i Vermland och Ljusnebacken i Herjeådalen eller öfver gränsen mot Frostvikens socken i Jemtland och norr om denna belägna orter, ofvan stadgade myckenheter i fråga om nedannämnda varor sålunda ökas, att det skall vara den resande tillåtet att af dem tullfritt medföra följande partier, nemligen:

bröd 20 kg.,
 malt 40 kg.,
 socker 10 kg.,
 spanmål, omalen, 150 kg.,
 » malen, 100 kg.,

väfnader, alla slag, tillsammans 15 meter, dock icke utöfver ett värde af 40 kronor,

öl, 10 liter,
andra varor, rörande hvilka icke här ofvan i detta mom. särskildt stadgats, till ett sammanräknadt värde af 30 kronor.

För vara, som af resande medföres i större myckenhet, än ofvan stadgats, skall tull, enligt hvad eljest gäller, erläggas för hela den af varan införda kvantiteten.

Tullfrihet, hvarom i detta mom. sägs, gäller icke för varor, som i handelsafsigt införas vare sig för att i vanlig ordning försäljas eller för att utlemnas såsom ersättning för verkställt arbete, ej heller för varor, som af handlande eller för handlandes räkning införas, så vidt de äro af de slag, med hvilka han idkar handel.

Resande vare, om tulltjänsteman eller tullbetjent sådant fordrar, skyldig att, jemte uppgift om yrke och hemvist, aflemna en under edlig förpligtelse afgifven skriftlig försäkran, att de varor, han medför, icke införas i handelsafsigt, på sätt ofvan förmåles. Införas varorna icke för resandes egen räkning, skall sådan försäkran afgifvas af den, för hvilkens räkning de införas. Underlåter någon aflemna dylik försäkran, skola varorna i vanlig ordning tullbehandlas.

Mom. 2. Om i gränstrakterna någon eger eller brukar egendom på båda sidor om gränsen, må utsäde, kreatur och redskap, som erfordras för egendomens skötsel, tullfritt föras öfver gränsen till Sverige.

Mom. 3. Varor, som af gränsbefolkningen för hushållsbehof föras från Sverige till Norge för att förädlas genom blekning, färgning, garfning, malning, spinning, väfning eller annan dylik bearbetning eller för reparation och som efter sådan förädling eller reparation återinföras, skola vid återinförseln vara fria från tullumgälder.

Mom. 4. Dragare och fordon, som uppenbarligen användas endast för transport af gods eller personer från Norge till Sverige, äro ej underkastade tullafgifter.

Mom. 5. Till förekommande af missbruk utaf de i mom. 2, 3 och 4 gjorda medgifvanden eger generaltullstyrelsen eller i särskildt fall tullmyndighet vid gränsen att meddela de närmare kontrollföreskrifter, som kunna anses erforderliga.

§ 3.

Varor, som öfver Svinesund eller Idefjorden öster om Svinesund föras från Norge till Sverige i färja, pråm eller båt under fyra tons drägtighet eller om vintern öfver isen, skola, med hänsigt till tullväsendet, anses såsom vore de landvägen införda, såvida de icke antingen sjövägen trans-

porterats till norska sidan af nämnda färjställe eller fjord och derifrån sedan öfverförts till svenska sidan eller ock blifvit till denna senare öfverförda för att derifrån omedelbart sändas sjövägen vidare.

Denna förordning skall träda i kraft den 13 nästkommande juli och, der icke annorlunda stadgas, lända till efterrättelse till och med den 15 maj 1898.

I den kongl. propositionen har åberopats bifogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 23 nästlidne april, hvaraf inhemtas, att chefen för finansdepartementet vid ärendets föredragning inför Kongl. Maj:t anfört:

»Då, på sätt jag redan haft tillfälle att inför Eders Kongl. Maj:t anmäla, de förhandlingar, som i sammanhang med beslut om mellanrikslagens uppsägning blifvit inledda för utarbetande af förslag till nya bestämmelser om Sveriges och Norges ömsesidiga handels- och sjöfartsförhållanden, icke ledt till resultat, torde det nu tillåtas mig att, sedan jag i korthet redogjort för det sätt, hvarpå dessa förhållanden komma att gestalta sig efter den 12 nästkommande juli, med hvilken dag mellanrikslagen upphör att gälla, bringa under nådigt öfvervägande frågan om de anordningar, som med föranledande af den inträdda förändringen må böra vidtagas.

Handels- och sjöfartsförhållandena mellan Sverige och Norge äro med förbindande kraft för båda länderna ordnade genom mellanrikslagen. Under den olika form, som betingas af unionsförhållandet mellan de båda länderna, fyller sålunda mellanrikslagen samma uppgift som i förhållandet mellan Sverige och flertalet öfriga länder de med dessa avslutade handels- och sjöfartstraktater. Dessa innefatta såsom regel tillförsäkran om ömsesidig behandling såsom den mest gynnade nation. Skulle mellanrikslagens giltighetstid gå till ända, utan att några anordningar blifvit träffade för reglerande under den följande tiden af handels- och sjöfartsförhållandena mellan Sverige och Norge, komme de båda länderna att till hvarandra befinna sig i samma ställning som två länder, hvilka icke med hvarandra äro förbundna genom öfverenskommelse om ömsesidig behandling som den mest gynnade nation. Härigenom komme gifvetvis hvartera af de förenade rikena att sakna kontraktsenlig säkerhet att icke i det andra blifva ogynnsammare behandladt än någon annan nation; hvilken behandling åter under sådana förhållanden skulle inträda, skall jag nu söka påvisa.

Hvad dervid först Norges ställning till Sverige angår, komme på grund deraf, att differentialtullsystemet är främmande för vår tullagstiftning, Norge efter mellanrikslagens upphörande icke att i tullhänseende på den svenska marknaden intaga en ogynsamare ställning än de länder, som åtnjuta behandling såsom den mest gynnade nation.

Annorlunda gestaltar sig förhållandet i fråga om sjöfarten. Utgångspunkten för de bestämmelser, som för närvarande reglera främmande fartygs rätt till sjöfart på Sverige, bildas af det så kallade produktplakatet eller nådiga förordningen den 10 november 1724, hvilken vid äfventyr af fartygs och lasts konfiskation förbjöd främmande fartyg att hit till riket införa andra varor än sådana, som voro producerade i det land, till hvilket fartygen hörde, äfvensom af nådiga förklaringen den 28 februari 1726, enligt hvilken det är främmande fartyg förbjudet att idka kustfart mellan svenska hamnar. Påföljden af konfiskation af fartyg och last är fortfarande bibehållen vid främmande fartygs kustfart mellan svenska hamnar, hvaremot ansvaret för öfverträdelse af förbudet att med främmande fartyg till riket införa andra än eget lands produkter blifvit genom nådiga kungörelserna den 20 oktober 1824 och den 19 oktober 1833 mildradt, så att detta ansvar, då varorna behörigen angifvas till förtullning, är bestämdt till erläggandet af dubbla tullafgifter, men i annat fall till det straff, som drabbar lurendrejeri eller tullförsvinnning. Med omförmälda mildring i straffbestämmelserna är 1724 års produktplakat fortfarande lagligen gällande, hvilket äfven är fallet med 1726 års förklaring. Men faktisk tillämpning eger numera produktplakatets förbud mot införsel med främmande fartyg af andra än eget lands produkter icke gent emot något land, som med Sverige eger i någon mån afsevärda sjöfartsförbindelser. Genom ett stort antal sjöfartstraktater, afslutade från och med år 1826, hafva nemligen i detta afseende flertalet främmande länders fartyg blifvit likställda med svenska. Äfven från kustfartsförbudet hafva i några under senare tider afslutade sjöfartstraktater undantag medgifvits.

På grund af § 12 i mellanrikslagen af den 30 maj 1890 ega produktplakatets bestämmelser icke tillämplighet på norska fartyg. Enligt nämnda § skola nemligen alla i det ena riket inhemska fartyg och båtar, öppna eller däckade och af hvad slag och drägtighet som helst, ehvad de der äro byggda eller naturaliserade, äfven i det andra behandlas såsom inhemska och åtnjuta alla dermed förenade rättigheter samt således, utan afseende om de ankomma eller afgå från eller till in- eller utländsk ort eller om de äro barlastade eller lastade med in- eller utländska varor, icke åläggas andra eller högre afgifter till kronan, städer eller särskilda inrättningar, än af inhemska fartyg och båtar skola utgöras. Då det vidare i

andra momentet af samma § heter, att det ena rikets fartyg och båtar ock må inom det andra rikets område idka fraktfart med samma rätt och under enahanda vilkor, som för inhemska fartyg och båtar äro bestämda, följer häraf äfven, att norska fartyg icke allenast äro fritagna från kustfartsförbudet, utan derutöfver åtnjuta den andra främmande länders fartyg icke tillkommande rätten att inom Sveriges område idka fart å insjöar, floder och kanaler.

Om mellanrikslagen skulle upphöra, utan att nya särskilda bestämmelser trädte i stället, skulle det sålunda blifva norska fartyg förbjudet att idka varuförsel på Sverige med andra än inhemska produkter, hvarjemte norska fartyg vid lagens upphörande komme i mistning af rätten att idka fraktfart inom svenskt område.

Hvad derefter angår de afgifter, som drabba sjöfarten, framgår af nyss omförmälda stadgande i mellanrikslagens § 12, att norska fartyg icke i Sverige må åläggas andra eller högre afgifter till kronan, städer eller särskilda inrättningar, än af inhemska fartyg och båtar skola utgöras. De afgifter, om hvilka här kan vara fråga, äro lastpenningar, lotspenningar, fyr- och båkafgifter, tonafgifter till sjömanshusen äfvensom hamnafgifter och andra afgifter till kommuner. Af dessa afgifter utgå jemlikt § 4 i tulltaxeunderrättelserna *lastpenningarne* med lika belopp af norska och andra främmande fartyg som af svenska. Enahanda är förhållandet med ej mindre *fyr- och båkafgiften*, i afseende å hvars erläggande och beloppet deraf numera enligt §§ 44 och 49 i gällande förordning angående lotsverket ingen olikhet eger rum mellan svenska och utländska fartyg, än äfven *tonafgiften till sjömanshusen*, hvilken, enligt hvad i § 34 af reglementet för sjömanshusen i riket uttryckligen stadgas, utgår med lika belopp för norskt som för svenskt fartyg. Norska fartygs likställighet med svenska i fråga om utgörande af nu omförmälda tre slag af afgifter komme sålunda icke att rubbas genom mellanrikslagens upphörande. Vidkommande deremot *lotspenningarne* meddelas i nådiga kungörelsen den 27 november 1896 angående ändrad lydelse af § 1 samt upphäfvande af § 29 i förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, så väl i afseende å befrielse från skyldigheten att anlita kronolots som rörande lotspenningars erläggande, vissa bestämmelser, gällande svenskt fartyg och sådant utländskt fartyg, som traktatsenligt skall i afseende på skyldighet att anlita kronolots vara med svenskt fartyg likställt. Ehuru sådan likställighet icke uttryckligen omnämnes vare sig i mellanrikslagen eller i gällande traktater, lär den samma få anses inbegripen i den nationella behandling, som enligt nämnda lag och traktater tillkommer norska och andra främmande fartyg, och följaktligen för norska fartyg bortfalla med mellanrikslagens upphörande. Hvad slutligen beträffar *hamnafgifter och andra afgifter till kommuner*,

grundar sig norska fartygs likställighet med svenska i fråga om dessa afgifter uteslutande på mellanrikslagens bestämmelser, och den lagstadgade likställigheten skulle sålunda komma att upphöra med denna lag, ehuru väl, då taxorna för sagda afgifter fastställas af Eders Kongl. Maj:t, ett eventuellt beslut af någon kommun om olikhet i afgifter för svenska och för norska fartyg icke kunde vinna tillämpning utan Eders Kongl. Maj:ts medgifvande.

I det föregående är redogjort för den förändrade ställning, Norges handel och sjöfart på Sverige skulle komma att intaga, för den händelse mellanrikslagen bortföлле, utan att i någon mån ersättas af andra bestämmelser. Beträffande åter den ställning, som den svenska handeln och sjöfarten under enahanda förutsättning skulle komma att intaga i Norge, varder förhållandet delvis ett annat. Enligt den norska tulltaxan behandlas för närvarande, likasom enligt den svenska, alla varor oberoende af deras ursprung i tullhänseende lika, och den svenska handeln komme sålunda äfven efter mellanrikslagens upphörande faktiskt att åtnjuta behandling såsom den mest gynnade nations. Då de norska författningarne ej heller känna till någon olikhet i skeppsafgifter af det ena eller andra slaget för olika nationers fartyg, lika litet som något förbud för ett lands fartyg att till Norge införa andra varor än sådana, som producerats i eget land, komme sålunda svenska fartyg att i dessa afseenden blifva likställda med norska. I fråga slutligen om rätt till kustfart och inrikes sjöfart är genom lagen af den 17 juni 1869 främmande fartyg i allmänhet och utan vilkor af reciprocitet medgifvet att lika med inhemska föra varor, intagna på en inländsk ort, till annan plats i landet, derest ej Konungen förordnar, att någon viss främmande nations fartyg ej må begagna sig af denna tillåtelse. Äfven efter mellanrikslagens upphörande komme sålunda med nu i Norge gällande lagstiftning Sverige att för sin handel och sjöfart på Norge i alla afseenden åtnjuta behandling som den mest gynnade nation.

Den ordning för handels- och sjöfartsförhållandena mellan Sverige och Norge, som är grundad i den ännu gällande mellanrikslagen, innefattar till sina allmännaste drag, jemte behandling såsom den mest gynnade nation, ömsesidig tullfrihet för hvarterda landets naturalster och tillverkningar samt vissa lättnader för gränstrafiken. Genom nämnda lags upphörande komme det för den hittillsvarande mellanrikslagstiftningen särskildt kännetecknande eller det, hvarigenom densamma väsentligen skiljer sig från våra handels- och sjöfartsaftal med andra länder, nemligen den ömsesidiga tullfriheten för vissa varor, att bortfalla. Skulle dertill efter mellanrikslagens upphörande de båda ländernas ömsesidiga behandling ej blifva lika med den mest gynnade nations, komme de till hvarandra i sämre ställning än till hvarje annat folk, med

hvilket de faktiskt hafva handelsförbindelse. Att åtgärder böra vidtagas till förebyggande häraf, synes uppenbart. Förhandlingar hafva därför varit inledda med norska regeringen om upprättande af förslag till en författning af samma ömsesidigt förbindande kraft som mellanrikslagen, enligt hvilken författning de båda länderna skulle tillerkänna hvarandra behandling såsom den mest gynnade nation i fråga om handel och sjöfart äfvensom erforderliga lättnader beredas gränstrafiken. Dessa förhandlingar hafva emellertid icke ännu ledt till resultat af anledning, att fråga i Norge blifvit väckt om införande af differentialtullsystemet och att, då denna fråga ej ännu hunnit genomgå förberedande behandling, det ansetts mindre lämpligt att för närvarande binda sin handlingsfrihet genom ett af-tal med Sverige om behandling såsom den mest gynnade nation.

Den omständighet, att en ömsesidigt förpligtande öfverenskommelse i ämnet sålunda icke kunnat komma till stånd, synes dock icke innebära giltig anledning att icke medgifva Norge behandling som den mest gynnade nation. När mellanrikslagen gått till ända, skulle, med nu gällande bestämmelser, Sverige fortfarande komma att i Norge åtnjuta behandling såsom den mest gynnade nation, men Norges sjöfart deremot att i Sverige vidkännas en högst väsentlig inskränkning i sina hittillsvarande förmåner. Anledning att försätta den norska sjöfarten på Sverige i en sådan undantagsställning, vida ofördelaktigare än den, som åtnjutes af andra länders sjöfart här i riket, lär icke förefinnas, och jag har därför trott, att, oaktadt öfverenskommelse om ömsesidig behandling som den mest gynnade nation icke kunnat komma till stånd, förhållandet genom en af Norges samtycke oberoende lag borde ordnas sålunda, att sådan behandling komme Norges handel och sjöfart här i riket till godo. Tydligt är emellertid, att en dylik lag icke bör ega gällande kraft längre, än motsvarande förmån tillkommer svensk handel och sjöfart i Norge. Då likväl lagens giltighet svårigen kan till sitt fortbestånd göras beroende af inträffandet eller uteblifvandet af en norsk lagstiftningsåtgärd, synes vilkoret af reciprocitet ej böra i sjelfva lagen upptagas. Lämpligare torde vara, att lagen antages att gälla till och med någon dag vid slutet af nästkommande års riksdag, exempelvis den 15 maj eller den tidigare dag, då nytt beslut blifvit af Riksdagen fattadt. Dermed vinnes ock möjlighet att få denna lag, som ju till följd af sin beskaffenhet bör vara gemensam, bragt till stånd såsom sådan, om de i Norge nu pågående utredningar då hunnit föras till slut.

Ledd af de åsikter, jag sålunda uttalat, har jag låtit upprätta ett förslag till förordning i ämnet. Detta förslag, som äfven upptager de bestämmelser rörande gränstrafiken mellan de förenade rikena, hvilka ansetts

erforderliga, sedan de i mellanrikslagen för närvarande innefattade bestämmelserna i ämnet trädt ur kraft, är af följande lydelse.

Sedan föredragande departementschefen härefter uppläst omförmälda författningsförslag, hvilket finnes detta protokoll under litt. — bilagdt, yttrade departementschefen vidare:

Beträffande de särskilda §§ i det nu upplästa lagförslaget anhåller jag att få anföra följande.

§ 1. Denna § är af samma innehåll som § 12 i mellanrikslagen af den 30 maj 1890, allenast med de ändringar, som påkallas deraf, att förstnämnda § blott afser att reglera norska fartygs rättigheter i Sverige. De norska fartygen bibehållas derigenom vid den likställighet med de svenska, som nu är dem förunnad, och således äfven vid rätten att å insjöar, floder och kanaler inom riket idka fraktfart, en rätt, hvilken, såsom förut blifvit framhållet, icke tillkommer någon annan främmande nations fartyg. Då emellertid svenska fartyg i Norge åtnjuta motsvarande förmån och denna i öfrigt icke kan sägas vara af någon större betydelse, har jag ansett skäl saknas att föreslå rubbning i det hittills bestående förhållandet i detta afseende.

§ 2. Då två länder äro med landgräns förenade med hvarandra, är det, åtminstone så vidt gränsen går genom någorlunda befolkade trakter, vanligt, att särskilda bestämmelser meddelas rörande gränstrafiken i syfte att bereda befolkningen i gränsdistrikten den lättnad i samfärdseln öfver gränsen, som med bevarande af nödig kontroll i tullhänseende må vara förenlig. Till lättnader af sådant slag hör den i § 4 af gällande mellanrikslag medgifna rättighet att tullfritt öfver gränsen i mindre kvantiteter föra vissa eljest tullpligtiga artiklar. Behovvet af denna lättnad kommer naturligtvis äfven framgent att göra sig gällande, med afseende hvarå i mom. 1 af förevarande § upptagits bestämmelser motsvarande de i mellanrikslagens § 4 innefattade, dock med iakttagande, att varuquantiteterna i allmänhet sänkts till de belopp, som upptagits i det inför Eders Kongl. Maj:t den 12 sistlidne februari anmälda, af svenska och norska ombud vid sammanträde å Holmenkollen vid Christiania den 2 oktober 1896 upprättade förslag till mellanrikslag. Enär emellertid, enligt hvad jag inhemtat, de i sistnämnda förslag upptagna maximi-quantiteterna för fläsk och spanmål, nemligen 5 kilogram för det förstnämnda varuslaget samt 25 kilogram för omalen och 15 kilogram för malen spanmål, i gränsorterna ansetts otillräckliga, har jag ansett samma kvantiteter utan betänklighet kunna något höjas, nemligen till 10 kilogram för fläsk samt till 40 kilogram för omalen och 25 kilogram för malen spanmål.

Vissa gränsorter på den svenska sidan äro så aflägsat belägna från stad eller annan handelsplats inom riket, att de för sin tillförsel af allehanda förnödenheter äro företrädesvis hänvisade till Norge, der de ock måste söka afsättningsorten för sina produkter. Detta är särskildt förhållandet med gränstrakterna inom nordligaste delen af Vermland, inom Dalarne och Herjeådalen samt inom nordligaste delen af Jemtland och vidare norrut. För dessa trakter måste den föreslagna sänkningen af de till tullfri införsel medgifna varuquantiteterna komma att medföra känbar olägenhet. Vid sådant förhållande och då besvärligheten af kommunikationerna på den svenska sidan torde utgöra tillräcklig garanti mot missbruk i handelsändamål af en något rymligare tilltagen införselrätt, hafva de i mellanrikslagens § 4 stadgade varuquantiteterna syntts mig böra bibehållas såsom undantagsvis gällande för nyssnämnda landsdelar. Dervid hafva likväl, enligt nyssnämnda komiterades förslag, artiklarna bränvin och sprit och dermed beredda drycker samt vin äfvensom den numera tullfria artikeln salt uteslutits, hvarjemte den till tullfri införsel medgifna kvantiteten socker höjts från 8 kilogram till den med gällande decimalsystem mera öfverensstämmande siffran 10 kilogram.

Sista stycket i förevarande mom. öfverensstämmer till innehållet med sista stycket i mellanrikslagens § 4 med den skilnad, att den uti ifrågasvarande lagrum omförmälda skriftliga försäkran föreslagits skola, på sätt af nyss omförmälda komiterade blifvit hemställt, afgifvas under edlig förpligtelse.

Bestämmelserna i mom. 2, 3, 4 och 5 i § 2 af författningsförslaget sakna motsvarighet i mellanrikslagen, och dylika bestämmelser hafva ej heller varit af behovet påkallade, så länge ömsesidig tullfrihet för hvartdera landets produkter och tillverkningar varit medgifven. Enligt upplysningar inhemtade från med ortförhållandena förtrogna personer skulle flerstädes i gränstrakterna ganska känbara rubbningar uppstå i det dagliga livets förhållanden, derest icke den i sagda moment omförmälda samfärdsel med Norge obehindradt tillåtes. Genom stadgandet i mom. 5, enligt hvilket vederbörande tullmyndighet eger meddela erforderliga kontrollföreskrifter, lär faran för missbruk vara förebyggd.

§ 3 i författningsförslaget är af enahanda innehåll med § 6 i mellanrikslagen, allenast med den ändring, som påkallas deraf, att nu endast afses att reglera förhållandena vid varuförsel från Norge till Sverige.

Sedan generaltullstyrelsen genom nådig remiss erhållit befallning att afgifva underdånigt utlåtande öfver omförmälda författningsförslag, har styrelsen den 22 i denna månad sådant utlåtande afgifvit och deruti anför, att med afseende å den korta tid, den föreslagna förordningen vore

afsedd att gälla, syntes i detta sammanhang något styrelsens yttrande icke kunna anses påkalladt i fråga om, huruvida omständigheterna kunde för framtiden böra föranleda ändring i nu gällande bestämmelser angående norska fartygs behandling i svenska hamnar, med hvilka bestämmelser förslaget § 1 i alla delar öfverensstämde; och hade styrelsen i öfrigt icke något att erinra vid föreskrifterna i det remitterade förslaget.»

Till en början tillåter sig utskottet, till upplysning om Sveriges och Norges utrikes fraktfart under åren 1880—1894, hänvisa till de vid detta betänkande fogade statistiska tabeller, hvilka utarbetats enligt uppdrag af de för deltagande i förhandlingar om ny mellanrikslag af Kongl. Maj:t förordnade svenska ombud. Af dessa tabeller framgår, att i afseende å fraktfarten mellan Sverige och Norge, svenska fartyg användts i betydligt högre grad än norska, men att deremot norska fartygs fraktfart mellan Sverige och utlandet vida öfverstiger svenska fartygs fraktfart mellan Norge och utlandet, äfvensom att, beträffande fraktfarten mellan utrikes orter, norska fartyg varit använda i långt större utsträckning än svenska; och anser utskottet sig böra här införa följande utdrag af nämnda tabeller:

		Svenska fartygs fraktfart mellan						Norska fartygs fraktfart mellan					
		Sverige och Norge.		Norge och utlandet.		utrikes orter.		Sverige och Norge.		Sverige och utlandet.		utrikes orter.	
		Antal.	Total.	Antal.	Total.	Antal.	Total.	Antal.	Total.	Antal.	Total.	Antal.	Total.
I medeltal årligen.	1880—1884	2,801	95,058	403	97,863	4,627	1,467,639	494	38,266	2,329	738,796	15,608	6,202,760
	1885—1889	3,068	122,250	383	115,437	4,988	1,756,312	798	38,103	1,764	558,155	15,083	6,639,777
	1890—1894	3,373	160,132	408	118,179	5,433	2,022,060	1,048	57,319	1,534	627,873	15,309	7,945,960

Med åtskilliga främmande länder hafva traktater afslutats, genom hvilka rättighet medgifvits dessa nationers fartyg att idka kustfart mellan svenska hamnar. Rätt att idka fraktfart å insjöar, floder och kanaler är deremot icke medgifven främmande nationers fartyg i vidsträcktare mån, än att de ega från utrikes ort direkt ingå till inne i landet belägna stapelstäder. Härifrån utgöra emellertid norska fartyg ett undantag, i det desamma enligt nu gällande mellanrikslag skola behandlas såsom inhemska och sålunda icke blott, i likhet med de mest gynnade nationers, ega att

idka kustfart, utan äfven hafva rättighet till fraktfart å svenska insjöar, floder och kanaler. Huruvida norska fartyg i någon större utsträckning begagnat sig af denna senare rättighet, derom kan utskottet, då statistiska uppgifter saknas, icke med säkerhet uttala sig. Vid mellanrikslagens upphörande komma, i händelse icke nya bestämmelser rörande Sveriges och Norges handels- och sjöfartsförhållanden stadgas, de stränga och för vår tid olämpliga bestämmelserna i 1724 års produktplakat och 1726 års förklaring att åter vinna tillämpning i förhållande till Norge, hvilket enligt utskottets åsigt bör förebyggas. Samma förmåner, som norska fartyg ega i Sverige och hvilka förmåner enligt den kongl. propositionen skulle fortfarande bibehållas till och med den 15 maj nästkommande år, tillkomma, oberoende af mellanrikslagen, svenska fartyg i Norge. Under förutsättning att svenska fartyg, jemväl efter det mellanrikslagen den 12 nästkommande juli upphört att gälla, komma att behandlas såsom hittills, synes det utskottet billigt och rättvist, att icke heller i fråga om norska fartygs behandling i Sverige någon förändring inträder vid nämnda tid. Såsom vilkor härför bör dock enligt utskottets åsigt uttryckligen stadgas, att, om mot förmodan Norge skulle med hänsyn till Sverige införa förändrade bestämmelser beträffande vare sig sjöfarten eller tullbehandlingen af varor, som dit införas från Sverige, genom hvilka bestämmelser Sveriges behandling som den mest gynnade nation skulle i någon mån inskränkas, Kongl. Maj:t må ega att omedelbart förordna om upphäfvande af de särskilda förmåner, som blifvit Norge beviljade; och utskottet har därför ansett be- myndigande böra lemnas Kongl. Maj:t att i detta hänseende handla å Riksdagens vägnar.

Beträffande stadgandena i §§ 2 och 3 af förevarande förslag till förordning om medgifvande att vid resa från Norge till Sverige tullfritt medföra bestämda kvantiteter af vissa till införsel tillåtna, tull underkastade naturalster och tillverkningar, torde böra erinras, att den vidsträcktare rätt, som i detta hänseende af Kongl. Maj:t föreslagits beträffande vissa delar af riksgränsen, icke är större än den, som nu tillkommer befolkningen utmed hela gränsen. Denna befolkning har sedan lång tid tillbaka varit van att få utan erläggande af tullafgift hemta sina förnödenheter från Norge, och ett upphäfvande af denna rättighet skulle utan tvifvel uppväcka missnöje hos nämnda gränsbefolkning och äfven leda till försök att öfver gränsen insmuggla varor. Med hänsyn dertill, att missbruk visat sig icke sällan hafva egt rum af den rätt till tullfri införsel af varor, som i nu gällande mellanrikslag finnes medgifven vid resa öfver gränsen, har dock inom utskottet den fråga framkastats, huruvida icke strängare kontrollföreskrifter borde stadgas till förekommande af

sådant missbruk. I förlitande på, att genom bestämda instruktioner till tullmyndigheterna missbruk må i möjligaste mån förebyggas — så att t. ex., om minderåriga medfölja resande, den tillåtna quantiteten icke må beräknas för hvarje medföljande och att icke ett till äfventyrs upplagdt större parti varor må kunna fritt föras öfver gränsen förmedelst tätt upprepade resor, m. m. dylikt — äfvensom att, särskildt då varor af resande medföras för annans räkning, tulltjensteman skall låta sig angeläget vara att infordra under edlig förpligtelse afgifven skriftlig försäkran, att de medförda varorna icke införas i handelsafsigt, har utskottet emellertid funnit sig böra tillstyrka antagande äfven af §§ 2 och 3.

Såsom af chefens för finansdepartementet här ofvan intagna yttrande framgår, är fråga väckt om ändradt tullsystem i Norge. I afvaktan på norska Stortingets beslut i detta hänseende och för att, utan rubbning af sjöfartsförhållandena under mellantiden, lemna nästkommande års Riksdag fullt obundna händer att i handels- och sjöfartshänseende till Norge besluta så, som Riksdagen då finner förhållandena kräfva, har utskottet ansett en förordning af allenast provisorisk natur, såsom Kongl. Maj:t föreslagit, böra införas.

På de skäl, som sålunda anförts, hemställer utskottet:

1:o) att ifrågavarande, af Kongl. Maj:t framlagda förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande sjöfarten och gränstrafiken mellan Sverige och Norge måtte af Riksdagen antagas; och

2:o) att Riksdagen dessutom måtte besluta, att, derest Kongl. Maj:t skulle finna, att Sveriges behandling i handels- och sjöfartsförhållanden såsom den af Norge mest gynnade nation i ett eller annat afsevärdt hänseende varder upphäfd, eller motsvarande rättigheter, som i § 2 mom. 2—4 af ofvannämnda förslag medgifvits vid införsel till Sverige, skulle vid införsel till Norge förvägras, Kongl. Maj:t må ega att när som helst förordna, det denna författning delvis eller helt och hållet skall upphävas.

Stockholm den 12 maj 1897.

På bevillningsutskottets vägnar:

H. CAVALLI.

Öfversigt öfver Sveriges och Norges utrikes fraktfart under åren 1880—1894¹⁾.

Svenska fartyg. A. Fraktfart mellan Sverige och Norge.

Å r.	Ankomna till Norge från Sverige				Afgåagna från Norge till Sverige.				S u m m a.			
	Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.
1880.....	584	49,943	308	44,752	1,580	62,577	318	48,706	2,164	112,520	626	93,458
1881.....	539	31,854	173	26,953	1,855	49,543	194	31,639	2,394	81,397	367	58,592
1882.....	498	32,104	153	26,836	2,405	56,781	182	32,195	2,903	98,885	335	59,031
1883.....	589	36,467	254	32,598	2,964	63,790	257	34,570	3,553	100,257	511	67,163
1884.....	577	39,406	208	34,842	2,417	52,829	149	28,495	2,994	92,235	357	63,337
1880—1884: i medeltal årligen	557 ⁴	37,954 ⁸	219 ²	33,196 ⁶	2,244 ²	57,104 ⁰	220 ⁰	35,121 ⁰	2,801 ⁶	95,058 ⁸	439 ²	68,317 ⁶
1885.....	583	52,656	199	48,223	2,410	73,925	197	48,849	2,993	126,581	396	97,072
1886.....	540	55,532	191	48,809	2,400	74,492	190	49,410	2,940	130,024	381	98,219
1887.....	729	50,356	176	43,143	2,318	67,162	186	45,384	3,047	117,518	362	88,527
1888.....	²⁾ 592	²⁾ 45,603	177	40,238	2,422	66,293	180	42,612	3,014	111,896	357	82,850
1889.....	409	48,923	193	45,286	2,938	76,310	202	48,923	3,347	125,233	395	94,209
1885—1889: i medeltal årligen	570 ⁶	50,614 ⁰	187 ²	45,139 ⁷	2,497 ⁶	71,636	191 ⁰	47,035 ⁶	3,068 ²	122,250 ⁴	378 ²	92,175 ⁶
1890.....	539	56,640	239	52,142	2,964	82,649	248	56,464	3,503	139,289	487	108,606
1891.....	573	65,279	253	60,181	2,834	87,555	257	62,634	3,407	152,834	510	122,815
1892.....	593	76,951	309	61,148	2,691	98,873	313	74,093	3,284	175,824	622	145,241
1893.....	456	69,609	251	62,869	2,693	92,226	259	66,841	3,149	161,835	510	129,710
1894.....	573	72,387	368	66,184	2,953	98,492	377	70,626	3,526	170,879	745	136,810
1890—1894: i medeltal årligen	546 ⁸	68,173 ²	284 ⁰	62,504 ⁸	2,827 ⁰	91,959 ⁷	290 ⁸	66,131 ⁶	3,373 ⁸	160,132 ²	544 ⁸	128,636 ⁶

¹⁾ De i tab. 2 lemnade uppgifter angående svenska och norska lastade fartyg å utrikes orter äro, hvad angår de svenska fartyg hemtade från Sveriges och beträffande de norska fartygen från Norges officiella statistik.

²⁾ I Kommerskollegii berättelse felaktigt: 177 fartyg om 40,238 ton.

Norska fartyg. A. Fraktfart mellan Sverige och Norge.

Å r.	Ankomna till Sverige från Norge.				Ankomna från Sverige till Norge.				S u m m a.			
	Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.
1880.....	211	17,720	23	5,066	189	13,041	30	7,527	400	30,761	53	12,593
1881.....	323	21,845	31	6,063	195	8,663	22	3,090	518	30,508	53	9,153
1882.....	319	31,399	73	15,918	309	17,430	43	9,473	628	48,829	116	25,391
1883.....	299	22,048	47	10,994	179	16,570	45	11,784	478	38,618	92	22,778
1884.....	285	26,575	51	10,580	164	16,041	36	10,879	449	42,616	87	21,459
1880—1884: i medeltal ärligen }	287 ⁴	23,917 ⁴	45 ⁰	9,724 ²	207 ²	14,349 ⁰	35 ²	8,550 ⁶	494 ⁶	38,266 ⁴	80 ²	18,274 ⁸
1885.....	332	21,172	36	5,937	151	7,451	11	2,661	483	28,623	47	8,598
1886.....	310	18,457	44	8,008	164	11,817	40	6,390	474	30,274	84	14,398
1887.....	428	26,794	53	7,751	210	10,241	29	3,000	638	37,035	82	10,751
1888.....	868	35,041	469	19,024	655	17,835	410	9,197	1,523	52,876	879	28,221
1889.....	612	31,163	52	9,487	260	10,544	43	2,223	872	41,707	95	11,710
1885—1889: i medeltal ärligen }	510 ⁰	26,525 ⁴	130 ⁸	10,041 ¹	288 ⁰	11,577 ⁶	106 ⁶	4,694 ²	798 ⁰	38,103 ⁰	237 ⁴	14,735 ⁶
1890.....	544	25,928	88	6,820	342	16,233	56	4,172	886	42,161	144	10,992
1891.....	471	32,002	130	17,106	342	16,772	67	3,913	813	48,774	197	21,019
1892.....	844	47,327	483	24,308	683	24,901	412	12,350	1,527	72,228	895	36,658
1893.....	665	41,351	439	27,381	628	30,552	396	18,021	1,293	71,903	835	45,402
1894.....	396	32,911	108	16,820	328	18,622	68	8,034	724	51,533	176	24,854
1890—1894: i medeltal ärligen }	584 ⁰	35,903 ⁸	249 ⁶	18,487 ¹	464 ⁶	21,416 ⁰	199 ⁸	9,298 ⁰	1,048 ⁶	57,319 ⁸	449 ⁴	27,785 ⁰

(Forts.) Svenska fartyg. B. Fraktfart mellan Sverige och utlandet.

Å r.	Ankomna till utrikes ort från Sverige.				Afgångna från utrikes ort till Sverige.				S u m m a.			
	Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.
1880.....	6,171	1,116,778	1,707	534,070	3,123	742,334	1,735	520,760	9,294	1,859,112	3,442	1,054,830
1881.....	5,827	1,006,953	1,671	486,948	3,106	739,090	1,858	537,144	8,933	1,746,043	3,529	1,024,092
1882.....	6,803	1,265,711	1,942	654,255	3,761	934,435	2,171	698,162	0,564	2,200,146	4,113	1,352,417
1883.....	7,120	1,342,391	2,253	761,211	3,942	1,012,536	2,522	819,383	1,062	2,954,927	4,775	1,580,594
1884.....	6,906	1,316,491	2,323	797,579	4,081	1,090,844	2,636	896,657	0,987	2,407,335	4,959	1,694,236
1880—1884: i medeltal årligen }	6,565 ⁴	1,209,664 ⁸	1,979 ²	646,812 ⁶	3,602 ⁶	903,847 ⁸	2,184 ⁴	694,421 ²	10,168 ⁰	2,113,512 ⁶	4,163 ⁶	1,341,233
1885.....	6,852	1,341,242	2,427	848,686	4,260	1,190,073	2,869	980,731	1,112	2,531,315	5,296	1,829,417
1886.....	6,274	1,338,356	2,398	874,370	4,014	1,177,628	2,678	965,151	0,288	2,515,984	5,076	1,839,521
1887.....	7,020	1,502,543	2,607	963,651	4,280	1,260,128	2,889	1,039,709		2,762,671	5,496	2,003,360
1888.....	7,316	1,540,647	2,527	969,218	3,641	1,179,319	2,563	963,178	0,957	2,719,966	5,090	1,932,396
1889.....	7,591	1,565,119	2,763	1,006,350	4,068	1,284,849	2,702	1,018,081	11,659	2,849,968	5,465	2,024,431
1885—1889: i medeltal årligen }	7,010 ⁶	1,457,581 ⁴	2,544 ⁴	932,455 ⁰	4,052 ⁶	1,218,399 ⁴	2,740 ²	993,370 ⁰	11,063 ²	2,675,980 ⁸	5,284 ⁶	1,925,825 ⁵
1890.....	7,589	1,644,983	2,940	1,092,771	4,123	1,317,677	2,723	1,048,791	11,712	2,962,660	5,663	2,141,562
1891.....	7,844	1,729,249	2,927	1,145,872	3,906	1,309,099	2,580	1,051,697	11,750	3,038,348	5,507	2,197,569
1892.....	7,783	1,736,630	2,917	1,165,039	3,830	1,329,208	2,417	1,076,091	613	3,065,838	5,334	2,241,130
1893.....	7,560	1,750,825	2,949	1,186,605	3,874	1,359,763	2,504	1,123,131	1,434	3,110,588	5,453	2,309,736
1894.....	8,000	1,896,482	3,255	1,326,094	4,564	1,583,984	2,969	1,313,477	564	3,480,466	6,224	2,639,571
1890—1894: i medeltal årligen }	7,755 ²	1,751,633 ⁸	2,997 ⁶	1,183,276 ²	4,059 ⁴	1,379,946 ²	2,638 ⁶	1,122,637 ⁰	11,814 ⁶	3,131,580 ⁰	5,636 ²	2,305,913 ⁵

Svenska fartyg. B. Fraktfart mellan Norge och utlandet.

Å r.	Ankomna till utrikes ort från Norge.				Afgångna från utrikes ort till Norge.				S u m m a.			
	Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.
880.....	5,222	994,425	551	184,168	2,543	529,063	556	195,839	7,765	1,523,488	1,107	380,007
.....	5,220	1,002,940	679	211,282	2,794	597,358	710	239,955	8,014	1,600,298	1,389	451,237
882.....	5,491	1,168,516	785	267,166	2,780	641,610	829	292,406	8,271	1,810,126	1,614	559,572
.....	5,273	1,167,354	840	319,757	2,701	678,766	928	361,498	7,974	1,846,120	1,768	681,255
.....	5,474	1,330,780	1,050	413,878	2,597	706,649	980	404,192	8,071	2,037,429	2,030	818,070
880—1883: i medeltal årligen.	5,336 ⁰	1,132,803 ⁰	781 ⁰	279,250 ⁰	2,683 ⁰	630,689 ²	800 ⁶	298,778 ⁸	8,019 ⁰	1,763,492 ⁰	1,581 ⁶	578,028 ²
885.....	4,640	1,116,601	983	377,540	2,737	736,739	1,015	411,013	7,377	1,853,340	1,998	788,558
886.....	4,540	1,159,284	1,084	416,818	2,594	740,088	1,053	436,237	7,134	1,899,372	2,137	853,055
887.....	4,970	1,276,031	1,268	487,885	2,674	764,599	1,191	476,344	7,644	2,040,630	2,459	964,229
888.....	4,829	1,272,844	1,209	464,466	2,719	811,310	1,224	497,157	7,548	2,084,154	2,433	961,623
.....	5,296	1,416,038	1,478	574,810	2,862	858,178	1,310	537,665	8,158	2,274,216	2,788	1,112,47
885—1889: i medeltal årligen.	4,855 ⁰	1,248,159 ⁶	1,204 ⁴	464,303 ⁸	2,717 ²	782,182 ⁸	1,158 ⁶	471,683 ²	7,572 ²	2,030,342 ⁴	2,363 ⁰	935,987 ⁰
890.....	5,183	1,469,227	1,556	651,270	2,895	940,848	1,416	625,085	8,078	2,410,075	2,972	1,276,355
891.....	4,864	1,536,458	1,603	707,504	3,094	1,104,612	1,639	750,856	7,958	2,641,070	3,242	1,458,360
892.....	4,988	1,570,262	1,705	735,726	3,028	1,075,711	1,580	736,377	8,016	2,645,973	3,285	1,472,108
893.....	4,698	1,553,452	1,824	806,432	2,806	1,082,780	1,624	805,413	7,504	2,636,232	3,448	1,606,845
.....	4,580	1,356,664	1,768	661,658	2,940	1,009,996	1,714	703,895	7,529	2,366,660	3,482	1,365,553
890—1894: i medeltal årligen.	4,862 ⁶	1,497,212 ⁶	1,691 ²	712,568 ⁰	2,954 ⁴	1,042,789 ⁴	1,594 ⁶	723,325 ²	7,817 ⁰	2,540,002 ²	3,285 ⁸	1,435,843 ²

(Forts.) Svenska fartyg. C. Fraktfart mellan Norge och utlandet.

Å r.	Ankomna till Norge från utrikes ort.				Afgångna från Norge till utrikes ort.				S u m m a.			
	Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.
1880.....	207	45,209	128	37,323	210	43,058	69	26,510	417	88,267	197	63,
1881.....	177	42,670	122	37,682	230	48,829	108	36,177	407	91,499	230	73
1882.....	160	41,641	119	35,841	238	48,393	102	34,411	398	90,034	221	70
1883.....	147	46,060	117	42,342	221	52,627	109	39,816	368	98,687	226	
1884.....	166	46,868	139	42,257	261	73,960	154	61,569	427	120,828	293	1
1880—1885: i medeltal årligen.	171 ⁴	44,489 ⁶	125 ⁰	39,089 ⁰	232 ⁰	53,373 ⁴	108 ⁴	39,696 ⁰	403 ⁴	97,863 ⁰	233 ⁴	78,
1885.....	150	46,519	134	44,123	209	66,741	135	58,083	359	118,260	269	1
1886.....	177	52,433	159	49,568	203	57,907	148	52,017	380	110,340	307	101,
1887.....	155	42,270	129	38,492	204	59,731	158	53,012	359	102,001	287	
1888.....	¹)225	¹)70,135	186	64,544	220	68,141	151	59,797	445	138,276	337	
1889.....	135	41,132	112	38,301	239	72,180	178	64,638	374	113,312	290	102
1885—1889: i medeltal årligen.	168 ⁴	50,497 ⁸	144 ⁰	47,005 ⁶	215 ⁰	64,940 ⁰	154 ⁰	57,509 ⁷	383 ⁴	115,437 ⁸	298 ⁰	104,51
1890.....	163	44,096	151	41,915	246	62,301	188	56,969	409	106,397	339	98,
1891.....	169	47,976	144	44,536	228	61,447	167	55,033	397	109,423	311	99,
1892.....	147	45,606	126	41,362	257	85,953	205	78,412	404	131,559	331	119,
1893.....	158	43,913	124	38,363	268	80,179	191	69,301	426	124,092	315	107,
1894.....	156	44,530	131	40,480	252	74,896	203	69,479	408	119,426	334	109,
1890—1894: i medeltal årligen.	158 ⁶	45,224 ²	135 ²	41,331 ²	250 ²	72,955 ²	190 ⁸	65,838 ⁸	408 ⁸	118,179 ⁴	326 ⁰	107,1

¹) I Kommerskollegii berättelse felaktigt: 640 fartyg om 75,500 ton.

Norska fartyg. C. Fraktfart mellan Sverige och utlandet.

Å r.	Ankomna till Sverige från utrikes ort.				Afgångna från Sverige till utrikes ort.				S u m m a.			
	Deraf ångfartyg.		Deraf ångfartyg.		Deraf ångfartyg.		Deraf ångfartyg.		Deraf ångfartyg.		Deraf ångfartyg.	
	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.
1880.....	436	107,521	43	11,599	1,933	594,040	41	12,442	2,369	701,561	84	24,041
1881.....	434	117,648	40	10,958	1,810	582,798	33	10,511	2,244	700,446	73	21,469
1882.....	495	142,739	68	27,633	2,126	715,273	80	38,825	2,621	858,012	148	66,458
1883.....	540	163,922	113	41,740	2,061	686,103	97	47,073	2,601	850,025	210	88,818
1884.....	422	127,451	111	44,855	1,391	456,487	113	50,741	1,813	583,938	224	95,596
1880—1884: i medeltal årligen	465	131,856 ²	75 ⁰	27,357 ⁰	1,864 ²	606,940 ²	72 ⁸	31,918	2,329 ⁶	738,796 ⁴	147 ⁸	59,275 ⁴
1885.....	464	137,905	91	40,382	1,456	479,551	125	65,315	1,920	617,456	216	105,697
1886.....	384	121,749	67	34,734	1,134	376,323	91	41,582	1,518	498,072	158	76,816
1887.....	377	110,181	42	17,608	1,300	401,534	105	32,917	1,677	511,715	147	50,525
1888.....	383	109,181	49	13,642	1,471	478,959	66	22,812	1,854	588,140	115	36,454
1889.....	512	151,275	103	45,701	1,341	424,121	152	64,459	1,853	575,396	255	110,160
1885—1889: i medeltal årligen	424 ⁰	126,058 ²	70 ⁴	30,413 ⁴	1,340 ⁴	432,097 ⁶	107 ⁸	45,417	1,764 ⁴	558,155 ⁸	178 ²	75,830 ⁴
1890.....	432	141,515	95	49,453	1,138	396,037	153	78,714	1,570	587,552	248	128,167
1891.....	379	349,176	106	58,902	1,166	440,850	175	94,001	1,545	590,026	281	152,903
1892.....	444	170,072	120	72,978	1,096	426,505	235	124,223	1,540	596,577	355	197,201
1893.....	416	176,910	143	86,161	1,056	459,634	264	163,316	1,472	636,544	407	249,477
1894.....	407	174,964	146	91,629	1,139	603,704	375	317,279	1,546	778,668	521	408,908
1890—1894: i medeltal årligen	415 ⁶	162,527 ⁴	122 ⁰	71,824 ⁶	1,119 ⁰	465,346 ⁰	240 ²	155,506 ⁶	1,534 ⁶	627,873 ⁴	362 ⁴	227,331 ²

(Forts.) Svenska fartyg. D. Fraktfart mellan utrikes orter.

År.	A n k o m n a.				A f g å n g n a.				S u m m a.			
	Antal.	Totalt.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Totalt.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Totalt.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Totalt.			Antal.	Totalt.			Antal.	Totalt.
1880.....	2,735	788,993	952	269,840	2,623	761,373	944	265,451	5,358	1,550,366	1,896	535,291
1881.....	2,139	669,210	760	223,535	1,990	633,905	713	216,604	4,129	1,303,115	1,473	440,139
1882.....	2,337	716,796	838	269,221	2,133	672,574	771	252,860	4,470	1,389,370	1,609	522,081
1883.....	2,356	768,457	904	321,764	2,167	716,786	815	286,386	4,523	1,485,243	1,719	608,150
1884.....	2,451	853,208	1,013	395,408	2,208	756,895	883	324,207	4,659	1,610,103	1,896	719,615
1880—1884: i medeltal årligen	2,403 ⁶	759,332 ⁸	893 ⁴	295,953 ³	2,224 ²	708,306 ⁶	825 ²	269,101 ⁶	4,627 ⁸	1,467,639 ⁴	1,718 ⁶	565,055 ⁷
1885.....	2,363	835,751	1,088	422,506	2,208	775,420	1,028	386,498	4,571	1,611,171	2,116	809,004
1886.....	2,370	828,200	1,112	436,249	2,246	772,874	1,089	414,980	4,616	1,601,074	2,201	851,229
1887.....	2,823	992,624	1,527	610,557	2,572	887,623	1,304	517,019	5,395	1,880,247	2,831	1,127,576
1888.....	2,616	923,559	1,375	553,212	2,426	845,042	1,342	521,222	5,042	1,768,601	2,717	1,074,434
1889.....	2,794	1,021,517	1,639	664,326	2,524	898,952	1,494	590,111	5,318	1,920,469	3,133	1,254,437
1885—1889: i medeltal årligen	2,593 ²	920,330 ²	1,348 ²	537,370 ³	2,395 ²	835,982 ²	1,251 ⁴	485,966 ⁰	4,988 ⁴	1,756,312 ⁴	2,599 ⁶	1,023,336 ⁰
1890.....	2,866	1,093,856	1,777	768,591	2,703	1,049,471	1,741	764,310	5,569	2,143,327	3,518	1,532,901
1891.....	2,932	1,115,865	1,841	789,757	2,813	1,083,702	1,816	790,854	5,745	2,199,567	3,657	1,580,611
1892.....	2,636	1,007,994	1,567	682,835	2,412	932,492	1,434	633,423	5,048	1,940,486	3,001	1,316,258
1893.....	2,716	959,830	1,604	656,325	2,476	898,275	1,442	606,954	5,192	1,858,105	3,046	1,263,279
1894.....	3,032	1,058,732	1,914	755,987	2,579	910,084	1,516	624,320	5,611	1,968,816	3,430	1,380,307
1890—1894: i medeltal årligen	2,836 ⁴	1,047,255 ⁴	1,740 ⁶	730,699 ⁷	2,596 ⁶	974,804 ⁸	1,589 ⁸	683,972 ²	5,433 ⁰	2,022,060 ²	3,330 ⁴	1,414,671 ²

Norska fartyg. D. Fraktfart mellan utrikes orter.

Å r.	A n k o m n a.				A f g å n g n a.				S u m m a.			
	Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.		Antal.	Tontal.	Deraf ångfartyg.	
			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.			Antal.	Tontal.
1880.....	9,581	3,565,247	370	153,679	8,041	3,057,941	371	159,553	17,622	6,623,188	741	313,232
1881.....	7,918	3,101,541	335	148,604	6,604	2,672,637	354	160,768	14,522	5,774,178	689	309,372
1882.....	9,047	3,552,011	640	301,439	7,111	2,863,293	608	287,534	16,158	6,415,304	1,248	588,973
1883.....	8,431	3,354,375	888	372,102	7,031	2,878,944	860	363,390	15,462	6,233,319	1,748	735,492
1884.....	7,755	3,211,243	921	405,107	6,525	2,756,572	896	404,901	14,280	5,967,815	1,817	810,008
1880—1884: i medeltal årligen	8,546 ⁴	3,356,883 ⁴	630 ⁸	276,186 ²	7,062 ⁴	2,845,877 ⁴	617 ⁸	275,229 ²	15,608 ⁸	6,202,760 ⁸	1,248 ⁶	551,415 ⁴
1885.....	7,709	3,284,188	1,162	562,867	6,619	2,907,595	1,121	536,814	14,328	6,191,783	2,283	1,099,681
1886.....	7,749	3,355,587	1,420	684,131	6,853	3,017,755	1,308	624,662	14,602	6,373,342	2,728	1,308,793
1887.....	8,086	3,489,873	1,481	728,744	7,123	3,144,198	1,427	674,843	15,209	6,634,071	2,908	1,403,587
1888.....	8,344	3,646,294	1,869	886,672	7,289	3,279,062	1,814	870,282	15,633	6,925,356	3,683	1,756,954
1889.....	8,392	3,749,295	1,930	973,494	7,251	3,325,040	1,785	871,381	15,643	7,074,335	3,715	1,844,875
1885—1889: i medeltal årligen	8,056 ⁰	3,505,047 ⁴	1,572 ⁴	767,181 ⁶	7,027 ⁰	3,134,730 ⁰	1,491 ⁰	715,596 ⁴	15,083 ⁰	6,639,777 ⁴	3,063 ⁴	1,482,778 ⁰
1890.....	8,578	4,093,210	2,847	1,450,036	7,664	3,736,422	2,650	1,357,956	16,242	7,829,632	5,497	2,807,992
1891.....	8,823	4,407,378	3,357	1,827,983	7,654	3,971,405	3,070	1,715,142	16,477	8,378,783	6,427	3,543,125
1892.....	7,991	4,169,434	3,036	1,742,685	6,953	3,717,179	2,708	1,584,147	14,944	7,886,613	5,744	3,326,832
1893.....	7,657	4,130,487	3,151	1,900,687	6,755	3,819,856	2,913	1,742,721	14,412	7,950,343	6,064	3,643,408
1894.....	7,841	4,137,421	3,551	1,995,583	6,632	3,547,009	2,960	1,650,191	14,473	7,684,430	6,511	3,645,774
1890—1894: i medeltal årligen	8,178 ⁰	4,187,586 ⁰	3,188 ⁴	1,783,394 ⁸	7,131 ⁶	3,758,374 ²	2,860 ²	1,610,031 ⁴	15,309 ⁶	7,945,960 ²	6,048 ⁶	3,393,426 ²

Reservationer:

af herrar *Stephens, Nisser, af Burén, friherre Klingspor* och *Bergendahl*, hvilka anført:

»I det den kongl. propositionen i fråga bilagda statsrådsprotokoll yttrar herr statsrådet och chefen för finansdepartementet: 'Äfven efter mellanrikslagens upphörande komme sålunda med nu i Norge gällande lagstiftning Sverige att för sin handel och sjöfart på Norge i alla afseenden åtnjuta behandling som den mest gynnade nation' och längre fram: 'Förhandlingar hafva varit inledda med norska regeringen om upprättande af förslag till en författning af samma ömsesidigt bindande kraft som mellanrikslagen, enligt hvilken författning de båda länderna skulle tillerkänna hvarandra behandling såsom den mest gynnade nation i fråga om handel och sjöfart' — — — —. 'Dessa förhandlingar hafva emellertid icke ännu ledt till resultat, af anledning att fråga i Norge blifvit väckt om införande af differentialtullsystemet, och att, då denna fråga icke ännu hunnit genomgå förberedande behandling, det ansetts mindre lämpligt att för närvarande binda sin handlingsfrihet genom ett aftal med Sverige om behandling såsom den mest gynnade nation.»

Konsequensen af de fakta, som sålunda meddelats, synes oss böra vara ett *svenskt* lagstadgande, hvarigenom, efter mellanrikslagens upphörande, Norge för sin handel och sjöfart på Sverige kommer att åtnjuta behandling såsom den mest gynnade nation, så länge Sverige vore i åtnjutande af samma förmån i Norge.

På grund häraf anse vi, att § 1 i nu föreliggande förslag bort hafva följande lydelse:

Norge skall för sin handel och sjöfart på Sverige i alla afseenden åtnjuta behandling såsom den mest gynnade nation, så länge enahanda förmån från Norges sida kommer Sverige till del, eller till dess öfverenskommelse om annan ordning blifvit träffad.

Angående den s. k. »formansforslingen» säger Riksdagen i sin skrivelse till Konungen (n:o 72 år 1895):

»Många och välgrundade anledningar till klagomål från svensk sida har ock tillämpningen af de upprepade gånger och senast år 1890 ändrade bestämmelserna i lagens 4 § rörande gränstrafiken lemnat, i ty att medgifvandet af tullfrihet enligt ifrågavarande § visat sig kunna, trots lagens uttryckliga förbud, i stor utsträckning tillgodogöras för införsel i handelsafsigt. Sådana missbruk, befordrade genom den i hög grad utvecklade landthandeln vid gränsen, måste naturligtvis komma att ökas i samma mån, som de svenska tullsatserna höjas utöfver de norska, och införseln följaktligen lemna tillfälle till vinst på tullskillnaden. Också har, efter den i början af innevarande år vidtagna tullförhöjningen för malen och omalen spannmål, den tullfria importen af mjöl från Norge jemlikt ifrågavarande 4 § i anmärkningsvärd grad tilltagit. Enligt införskaffade uppgifter från gränsbevakningen öfverfördes sålunda tullfritt jemlikt ifrågavarande § ensamt på gränsen till Elfsborgs, Vermlands och Kopparbergs län under månaderna januari—mars innevarande år 677,866 kilogram malen spannmål, under det att motsvarande import för samma månader år 1894 icke uppgick till mera än 181,888 kilogram.»

För hela året 1894	uppgick denna siffra till	1,338,825	kilogram
» » » 1895	» » » »	2,939,738	»

Riksdagen framhåller derefter nödvändigheten af »att föreskrifterna om den s. k. formansforslingen måste ändras till förekommande af sådana missbruk som dem, hvartill *nu gällande* stadganden i detta ämne gifvit anledning.»

Äfven om de underhandlingar rörande Sveriges och Norges ömsesidiga handels- och sjöfartsförhållanden, som direkt angå Norge, icke hafva ledt till något som helst resultat — och hvarför visserligen icke skulden ligger i de svenska underhandlarnes brist på tillmötesgående — kan dock deruti icke sökas anledning till återupplifvandet af denna s. k. »formansforslingen», som i hufvudsak är en inhemsk angelägenhet, hvarför den ej heller borde i den för båda rikena gemensamma förordningen inrymmas. I alla händelser hafva vi icke funnit skäl föreligga för den utsträckning efter hela gränsen, som Kongl. Maj:ts proposition nu föreslår. Vi tro, att den ifrågasatta tullfria införseln måste inskränkas till både ort och myckenhet, samt att fullt effektiva bestämmelser måste fastställas till förekommande af dessa ofvan nämnda missbruk, som, enligt hvad *erfarenheten visat*, synes vara en ovilkorlig följd af en dylik lag.

Endast under sådan förutsättning anse vi oss kunna tillstyrka något stadgande om tullfrihet för varor vid införsel öfver gränsen mot Norge, hvadan vi anse 2 § böra hafva följande lydelse:

§ 2.

Mom. 1. För den del af den svenska gränsbefolkningen, som är boende mellan Djeknelidens tullstation i Vermeland och Ljusnebäcken i Herjeådalen samt uti Frostvikens socken i Jemtland och vidare norr öfver, och som på grund af nu rådande kommunikationsförhållanden är i behof af lättnader i och för anskaffandet af dess oundgängliga förnödenheter, må den undantagsbestämmelse varda gällande:

»att tullfrihet medgifves vid införsel öfver gränsen från Norge till Sverige af följande varor, och till mängder, som för hvarje försling icke få öfverskrida

af bröd.....	10 kilogram
» fläsk.....	10 »
» garn alla slag tillsamman.....	5 »
» kaffe och kaffesurrogat.....	5 »
» malt.....	10 »
» risgryn.....	5 »
» socker.....	5 »
» spanmål, omalen (en säck).....	100 »
» d:o malen (d:o).....	100 »
» tobak.....	1 »
» väfnader alla slag tillsamman.....	15 meter
dock icke utöfver ett sammanlagdt värde af 25 kronor;	
» öl.....	5 liter
samt	
» andra varor ett sammanräknadt värde af 20 kronor.	

För vara, som af resande medföres i större myckenhet, än ofvan stadgats, skall tull, enligt hvad eljest gäller, erläggas för hela den af varan införda quantiteten.

Tullfrihet, hvarom i detta mom. sägs, gäller icke för varor, som i handelsafsigt införas vare sig för att i vanlig ordning försäljas eller för att utlemnas såsom

ersättning för verkställt arbete, ej heller för varor, som af handlande eller för handlandes räkning införas, så vidt de äro af de slag, med hvilka han idkar handel.

Resande vare, om tulltjensteman eller tullbetjent sådant fordrar, skyldig att, jemte uppgift om yrke och hemvist, aflemna en under edlig förpligtelse afgifven skriftlig försäkran, att de varor, han medför, icke införas i handelsafsigt, på sätt ofvan förmåles. Införas varorna icke för resandes egen räkning, skall sådan försäkran afgifvas af den, för hvilkens räkning de införas. Underlåter någon aflemna dylik försäkran, skola varorna i vanlig ordning tullbehandlas.

Mom. 2. Om i gränstrakterna någon eger eller brukar egendom på båda sidor om gränsen, må utsäde, kreatur och redskap, som erfordras för egendomens skötsel, tullfritt föras öfver gränsen till Sverige.

Mom. 3. Varor, som af gränsbefolkningen för hushållsbehof föras från Sverige till Norge för att förädlas genom blekning, färgning, garfning, malning, spinning, väfning eller annan dylik bearbetning eller för reparation och som efter sådan förädling eller reparation återinföras, skola vid återinförseln vara fria från tullavgifter.

Mom. 4. Dragare och fordon, som uppenbarligen användas endast för transport af gods eller personer från Norge till Sverige, äro ej underkastade tullavgifter.

Mom. 5. Till förekommande af missbruk skall generaltullstyrelsen eller i särskildt fall tullmyndighet vid gränsen meddela de närmare kontrollföreskrifter, som kunna anses erforderliga.

I öfverensstämmelse med hvad vi rörande § 2 föreslagit, bör enligt vår åsigt § 3 ur förordningen utgå.

På de skäl, som sålunda anförts, anse vi Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande sjöfarten och gränstrafiken mellan Sverige och Norge icke böra oförändradt af Riksdagen antagas, utan att nämnda förordning bör erhålla den af oss här ofvan angifna lydelse, samt att Riksdagen tillika bör lemna Kongl. Maj:t det be- myndigande, som i utskottets betänkande under 2:o) finnes intaget.»

samt af herrar friherre *von Schwerin*, *Collander*, *Fredholm*, *G. Jansson*, *Lundström*, *Göransson*, *Swartling* och *Elis Nilson*, hvilka anförde:

»Då den föreliggande kongl. propositionen ej afser något aftal med Norge, utan uteslutande att å ena sidan medgifva norska fartyg de förmåner, som motsvara dem, hvaraf svenska fartyg i Norge äro i åtnjutande, samt å andra sidan att bereda svenska undersåter, boende längs gränsen, fortfarande tullfrihet för vissa af sina från Norge inköpta förnödenheter, hafva vi beträffande punkten 2:o) inom utskottet påyrkat, att densamma bort ur betänkandet uteslutas, och få vi därför, med fasthållande af nämnda yrkande, reservera oss mot utskottets beslut i denna del.»
