

N:o 120.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 13 maj 1898.

— — — — Andra Kammaren den 13 — —

Riksdagens skrifvelse till Konungen, angående åtgärder till höjande af den svenska sjöfartsnäringen och till främjande af svenska alsters afsättning i utlandet.

(Första Kammarens tillfälliga utskotts [n:o 2] utlåtande n:o 2.)

(Andra Kammarens tillfälliga utskotts [n:o 4] utlåtande n:o 24.)

Till Konungen.

I en inom Riksdagen väckt motion har framhållits angelägenheten af åtgärders vidtagande till höjande af vår utrikes handel och sjöfart, särskildt för åstadkommande af direkta sjöfartsförbindelser, medelst svenska fartyg, mellan Sverige och transmarina länder.

I afseende härå har i motionen anförts hufvudsakligen följande.

Under det att regering och Riksdag en lång följd af år på mångahanda sätt direkt och indirekt understödt och omhuldat landbruksnäringen och särskildt sökt genom tullar gynna denna näring likasom ock den inhemska industrien, hade vår utrikes handel och den deraf beroende sjöfartsnäringen lemnats så godt som obeaktade. Hvad särskildt den sistnämnda anginge, hade densamma, i stället för att understödjas, i motsats till andra transportmedel anlitats såsom en skattekälla, och detta i mycket hög grad. På den svenska utrikes sjöfarten hvilade nemligen — förutom kostnaderna för skeppsmätning — konsulatavgifter, lastpenningar, lotspenningar, fyr- och båkaavgifter, tonavgifter till sjömanshusen samt hamnavgifter och grundpenningar; och alla dessa

afgifter utginge efter fartygets hela tontal, lotspenningar dock äfven efter den lotsade vägens längd, samt i regel utan hänsyn till den omfattning, hvari detta tontal för handelsoperation toges i anspråk och alltså utan hänsyn till fartygets förmåga att erlägga afgifterna.

Redan i de yttranden, som med anledning af Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1888, angående undersökning af den svenska sjöfartsnäringsens tillstånd, afgåfvos till kommerskollegium, hade betonats, att svenska fartyg vore i flera hänseenden mera betungade af afgifter och pålagor än andra nationers. Detta förhållande hade sedan dess skarpare framträdt derigenom, att *dels* numera i allt högre grad användes stora, lastdryga ångfartyg, hvilka kunde göra tätare resor än segelfartyg och dervid finge, med någon modifikation, hvarje gång oberoende af lastens myckenhet erlägga afgifter för sitt stora tontal, *dels* fartygsafgifterna i vårt grannland Danmark blifvit i sammanhang med frihamnens i Köpenhamn öppnande betydligt nedsatta, *dels* ock vissa afgifter såväl der som i några tyska hamnar och äfven i Frankrike numera beräknades efter lossadt och lastadt tonnage.

Den med anledning af Riksdagens berörda skrifvelse tillsatta sjöfartsnäringskomitén hade på sin tid föreslagit åtskilliga åtgärder till den svenska sjöfartsnäringsens höjande, men om också åtskilliga af komiténs framställningar ledt till afsedt resultat, vore dock flertalet deraf ännu oafgjordt.

I sammanhang med nu berörda förhållanden borde en annan sak uppmärksammas. På sätt sjöfartsnäringskomitén framhållit, hade den svenska handelsflottan förlorat den betydelse, som densamma en gång egt i afseende å den större transoceaniska fraktfarten. Statistiken bekräftade detta allt fortfarande. Under det att numera nödvändigheten för de gamla kulturländerna att uppsöka de transmarina afsättningsfälten med allt större makt gjorde sig gällande, besörjdes vår utförsel till dessa liksom vår import af så kallade kolonialvaror från desamma till öfvervägande grad af främmande länder. Icke nog med, att vi redan till följd af vårt aflägsna läge egde sämre förutsättningar för seger i täflingskampen om de transmarina marknadsfälten, förvärrades vår ställning således än ytterligare deraf, att vår omsättning med transoceaniska länder icke skedde direkt. Omlastningen i de europeiska trafikcentra — London, Hamburg, Antwerpen och andra städer — medförde icke blott i regel högre fraktkostnader, utan deraf vållades äfven uppehåll, osäkerhet i leveransers fullgörande, fara för skada å godset vid omlastningen, svårkontrollerade uppmätningar, magasinerings- och andra kostnader, allt olägenheter, som stälde våra affärsmän i sämre läge än deras konkurrenter i land, som egde direkta förbindelser med transmarina länder. Toge man dertill i betraktande, hurusom vi sjelfva med våra ofvan omförmälda dryga sjöfartsgifter tyngde ned de krafter, vi kunde föra fram i täflingsstriden, och att

våra konkurrenter, åtminstone Danmark och Tyskland, egde institutioner, särskildt egnade att främja och lätta exporthandeln och den därför arbetande industrien, borde det icke förvåna någon, att vår handel och vår sjöfart samt den industri, som arbetade för export, icke nått den utveckling, som de under gynnsammare förhållanden kunde vinna.

Efter antydan om de åtgärder, som syntes böra vidtagas för att råda bot mot de ogynnsamma villkor, hvarunder vår utrikes handel och vår sjöfart arbeta, framhålles slutligen i motionen behovet af en omfattande utredning rörande de olika utvägarne till höjande af dessa näringsgrenar.

Af de för Riksdagen tillgängliga statistiska utredningar i nu förevarande ämnen har Riksdagen funnit framgå, att vår sjöfartsnäring icke nått den utveckling, hvarför vårt land med sitt läge och sina tillgångar torde lemna förutsättningar. Såvidt nämnda utredningar visa, har vår handelsflottas procent af världstonnaget nedgått; och om jemförelse verkställes särskildt med Norge, visar det sig, att vår handelsflotta, som år 1850 motsvarade omkring $\frac{5}{7}$ af Norges, nu nedgått till ej fullt $\frac{1}{3}$ af den sistnämnda hvad tonalet beträffar. Den andel, svenska fartyg, barlastade och lastade, taga i våra sjöfartsförbindelser, har, oaktadt det uppsving i användandet af svenska fartyg, 1896 års statistik hvad de absoluta talen beträffar utvisar, dock relativt nedgått, och näringen har icke kunnat hålla jemna steg med utvecklingen af vår utrikes handel, som i allt för hög grad besörjes af främmande flaggor. Visserligen har under nästlidna år, som var utmärkt af en allmän lifaktighet, användandet af svenska fartyg ökat, men häraf lära icke några bestämda slutsatser för framtiden kunna dragas.

Riksdagen har äfven fäst sin uppmärksamhet dervid, att, ehuru vår exporthandel i icke ringa grad är rigtad äfven på transoceaniska länder, och ehuru Sverige i sin ordning måste skaffa sig dessa länders alster, den häraf påkallade varuförseln dock nära nog uteslutande är öfverlemnad åt mellanhänder att besörja. Vårt land är nästan alldeles i saknad af direkta förbindelser med sagda afsättningsfält och produktionsorter, icke blott medelst svenska fartyg, utan ock medelst främmande nationers. Dessa omständigheter hafva intvingat vår handel på aflägsna länder under ogynnsamma konkurrensvillkor, de der tynga och hämma, i vissa fall till och med omöjliggöra denna handel.

Vår direkta utrikes sjöfart, liksom vår direkta utrikes handel, är till öfvervägande grad inskränkt till östersjö- och nordsjöländer, af hvilka Danmark, Tyskland och England upptaga fulla tre fjerdedelar af sjöfarten på Sverige. I ungefär samma förhållande är den svenska sjöfarten rigtad på dessa tre länder, och af vår utrikes handel kommer ej långt ifrån samma höga andel på sagda länder. Dessa förhållanden blifva särskildt betänkliga

i våra dagar, då en rastlös täflingskamp just om de transoceana marknadsfälten råder.

Anledningarna till de antydda förhållandena äro naturligen många och skiftande. En orsak utgöres af de dryga afgifter, som äro lagda på sjöfarten och ej hafva sin motsvarighet i afseende å andra transportmedel. Sålunda tryckes vår sjöfart icke blott af sådana pålagor, som med nödvändighet krävas för upprätthållande af inrättningar, de der uteslutande afse dess nytta, utan ock af sådana, som äfven tjena dels andra näringsgrenar, dels till och med för sjöfarten främmande statsförvaltningsändamål; och när varor sjöledes ankomma och afgå, beskattas de af kommunerna med hamnafgifter, hvilka icke hafva sin motsvarighet, då gods ankommer eller afgår med jernväg eller landvägen.

Än vidare må i förevarande afseende framhållas sättet för våra sjöfarts-afgifters beräknande, hvarigenom de uttagas af hela transportmedlet, fartyget, om detta ock endast till en ringa grad användes för handelsoperation.

En icke ringa orsak till sjöfartsnäringsens mindre tillfredsställande utveckling är antagligen att söka i bristen på målsmän att föra dess talan och i det mindre lifliga intresse, som för denna näring rådt i vårt land. Detta förhållande synes så mycket mera anmärkningsvärdt, som, om äfven handelsn och sjöfartens utveckling betingas af jordbrukets och industriens, å andra sidan både jordbruket och industrien äro för en vinstgifvande afsättning af sina alster beroende af handeln och sjöfarten.

Hvad nu angår medlen att råda bot för ofvan anmärkta förhållanden, erbjuda sig flere utvägar, och snart sagdt i afseende å hvarje sjöfarten åliggande afgift föreligger, genom komitéutredningar eller myndigheters eller enskildes till Eders Kongl. Maj:t gjorda framställningar, ett eller flera förslag, som bida sin lösning. Det synes lämpligt, att alla dessa förslag och de ytterligare, som kunna ifrågakomma, tagas i öfvervägande på en gång, ty det är naturligtvis af vikt, att arbetet för sjöfartsnäringsens höjande och lindrandet af dess bördor sker efter en viss utstakad plan, grundad på fullständig utredning af de villkor, hvarunder näringen verkar. Såsom ledande principer vid detta arbete lära kunna uppställas, att sjöfartsnäringen, för inkomst hvaraf bevillning erlägges till staten liksom för annan rörelse, icke bör beläggas med afgifter i vidare mån, än nödigt är för upprätthållande af de anstalter och inrättningar, som afse dess nytta, och ej heller må tagas i anspråk såsom särskildt skatteobjekt vare sig för ändamål, främmande för densamma, eller för statens allmänna utgiftsbehof, samt att i öfrigt alla de åtgärder vidtagas, som, tjenande till näringens tidsenliga utveckling, af dess idkare eftersträffas och ej strida mot andra lika berättigade intressen eller möta andra giltiga hinder.

Företrädesvis torde härvid följande åtgärder böra tagas i öfvervägande.

Från åtskilliga håll har lastpenningarnas afskaffande framstälts såsom ett önskemål, och onekligen utgör denna afgift en på sjöfartsnäringen hvilande särskild skatt, närmast jemförlig med de s. k. grundskatterna. En successiv afskrifning af denna skatt har därför icke utan skäl blifvit ifrågasatt. Ett hinder deremot har emellertid ansetts ligga i den omständigheten, att, till följd af våra sjöfartstraktater, borttagande af eller nedsättning i så väl lastpenningarne som öfriga af sjöfarten utgående afgifter, konsulatafgifterna undantagna, skulle tillgodokomma äfven främmande nationer.

Om af denna anledning en afgiftslindring fortfarande skulle finnas icke vara lämplig, har man att tillse, huruvida icke en afgift, hvilken, såsom lastpenningarne, utgöres af sjöfarten utan att tjena särskilda anstalter för densamma, må kunna på ett eller annat sätt till näringen direkt eller indirekt återföras eller ock omregleras så, att fartyg vid upprepade besök kunde få lättnader vid beräklandet af denna afgift. enligt enahanda princip, som tillämpas i afseende å lotspenningar samt fyr- och båkafgifter.

Hvad vidare beträffar de likaledes från flera håll föreslagna ändrade grunderna för vissa sjöfartsavgifters beräkande, kan Riksdagen visserligen icke utan närmare utredning uttala något omdöme om ändamålsenligheten eller möjligheten af en sådan åtgärd, men finner äfven denna fråga förtjena att undersökas.

En lättnad för sjöfartsnäringen, som synes Riksdagen vara af billighet pakallad, vore, att staten öfvertoge kostnaderna för här i riket nybyggda fartygs skeppsmätning. Särskildt vill Riksdagen tillika framhålla önskvärdheten af förvaltningsbidrag af statsmedel för sjömanshusens verksamhet.

Riksdagen har äfven fäst sin uppmärksamhet vid behovet af åtgärder för att underlätta tillförandet till rederirörelsen af nödiga kapital. För befordrande af detta mål är bildande af stora bolag ett medel, rätt till inteckning i fartyg ett annat. Att sistnämnda fråga, som redan förut varit under öfvervägande, dervid fått förfalla, torde hafva berott hufvudsakligen på myndigheternas varsamhet, då de saknade fullständig utredning om åsigtarna i sjöfartskretsar om detta rättsinstituts behöflighet. Riksdagen är emellertid af den åsigt, att, äfven om ifrågasatta åtgärder icke skulle medföra all den nytta, som deraf förväntas för sjöfartsnäringen, lagstiftningen åtminstone icke får undanhålla, utan bör öppna möjlighet för begagnande af desamma, naturligtvis under förutsättning, att icke öfvervägande motskäl kunna frambäras.

En del af de åtgärder till sjöfartsnäringens upphjelpande, som blifvit ifrågasatta, afse handelns intressen ej mindre än sjöfartens. Särskildt ur handelns och industriens synpunkt synes utredningen af sjöfartsavgifternas beräkande efter annan grund än hittills påkallad. Säkerligen vore också

ur handelns och industriens synpunkt frågan om lämpligheten af subventioner för vissa direkta ångfartygsförbindelser förtjent af en omfattande undersökning. Dervid vore gifvetvis af vigt att åstadkomma en såvidt möjligt noggrann utredning om de handelsvägar, vår export och import nu begagna. Vidare torde skäl tala för ett fortgående på den redan inslagna vägen att genom understöd åt exportagenter, som vilja sätta sig ned inom främmande handelscentra, möjliggöra upprättandet derstädes af svenska handelshus för förmedlande af svenska alsters afsättning. Hvad handeln beträffar, bör man söka att sätta de svenska affärsmännen i omedelbar förbindelse med affärsmän å produktions- och afsättningsorterna. Det synes ock vara angeläget, att ytterligare åtgärder vidtagas för tillhandahållande af snabba och tillförlitliga underrättelser om utländska affärsmarknader, handelsbruk, lagstiftningsåtgärder m. m.

Då de för vårt land lika naturliga som viktiga näringarna, sjöfarten och den utrikes handeln, råkat i ett mindre gynnsamt läge,

då det måste vara statsmagternas pligt att tillse, det dessa näringar må komma i åtnjutande af och i sin mån bidra till det mäktiga uppsving, som på olika områden gjort sig gällande inom landet, och

då frågan om hvilka åtgärder, som i sådant afseende lämpligast böra vidtagas, förutsätter en allsidig utredning,

får Riksdagen, med erinran att de åtgärder, som kunna ifrågakomma, fördela sig i sådana, som bero af Eders Kongl. Maj:t allena, och sådana, de der äfven fordra Riksdagens medverkan och bifall, samt att Riksdagen i skrifvelse den 6 innevarande maj angående regleringen af utgifterna under riksstatens tredje hufvudtitel begärt, att Eders Kongl. Maj:t, vid förestående behandling af väckta frågor om den svenska sjöfartsnäringens utveckling, äfven måtte taga i öfvervägande, huruvida, i hvad mån och på hvad sätt lindring i afseende å konsulatafgiften må kunna beredas den svenska utrikes sjöfarten, anhålla, det täcktes Eders Kongl. Maj:t *dels* — i samband, i den mån så anses lämpligt, med väckt fråga om lindring i konsulatafgifterna för svenska fartyg — taga under öfvervägande, hvilka åtgärder må kunna ytterligare vidtagas till beredande af lättnader för och till höjande af den svenska sjöfartsnäringen samt till främjande af Sveriges direkta utrikes handel, särskildt på aflägsnare länder, *dels ock* derefter för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill omständigheterna må föranleda.

Stockholm den 13 maj 1898.

Med undersåtlig vördnad.
