

**N:o 24.**

Ank. till Riksd. kansli den 18 april 1898, kl. 2 e. m.

*Andra Kammarens fjerde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 10,  
i anledning af väckt fråga om åtgärder till främjande af  
svenska alsters afsättning i utlandet och till höjande af  
den svenska sjöfartsnäringen.*

På grund af en utaf herr *Rettiq* vid innevarande riksdag inom Första Kammarén väckt motion, n:o 31, och med bifall till sitt andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, har Första Kammarén för sin del beslutat, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes *dels* — i samband, i den mån så ansåges 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.

Jemlikt § 63 mom. 3 i riksdagsordningen har Första Kammarens beslut genom utdrag af protokollet blifvit delgifvet Andra Kammarén, som hänvisat ärendet till sitt fjerde tillfälliga utskott.

Då motionen är temligen omständlig, samt den synnerligen förtjenstfulla utredning, medkammaréns utskott egnat densamma, är ovanligt omfattande, har utskottet med hänvisning till ofvannämnda utskotts-

utlåtande ansett sig nu endast böra i ett kortfattadt sammandrag återgifva utlåtandets innehåll.

Hvad då först angår **motionen**, så erinras i densamma:

*att* vår utrikes handel och den deraf beroende sjöfartsnäringen hittills af statsmagterna lemnats så godt som obeaktade, samt att särskildt sjöfartsnäringen i motsats till alla andra transportmedel anlåtats såsom en skattekälla, och detta i mycket hög grad;

*att* på den utrikes sjöfarten hvila — förutom kostnaderna för skeppsmätning — konsulatafgifter, lastpenningar, lotspenningar, fyr- och båkafgifter, tonafgifter till sjömanshusen samt hamnafgifter för fartyg och grundpenningar, hvilka afgifter i regel utginge efter fartygens hela ton-tal, oberoende af huruvida fartygen vore mera eller mindre lastade;

*att* de afgifter och pålagor, som sålunda i flera hänseenden mera betungade svenska än andra nationers fartyg, numera kändes så mycket mera tryckande som fartygsafgifterna i Danmark blifvit i sammanhang med frihamnens i Köpenhamn öppnande betydligt nedsatta, samt vissa afgifter i några angränsande länder numera beräknades efter lastadt och lossadt tonnage;

*att* bland de åtgärder till den svenska sjöfartsnäringens höjande, som föreslagits af den i anledning af Riksdagens skrifvelse af den 14 maj 1888 tillsatta sjöfartsnäringskomitén, endast en mindre del ledt till något resultat;

*att* Sveriges direkta sjöfartsförbindelser med främmande länder till allra största delen vore begränsade till Nord- och Östersjöländerna, samt att inom den större transoceaniska fraktfarten den svenska handelsflottan förlorat sin forna betydelse;

*att* den deraf förorsakade omlastningen i de europeiska trafikcentra för våra affärsmän medförde högre fraktkostnader, uppehåll, osäkerhet i leveransers fullgörande, skada å gods vid omlastningen, svårkontrollerade uppmätningar samt magasinerings- och andra kostnader, under det att åtminstone Danmark och Tyskland egde institutioner, särskildt egnade att främja exporthandeln och den därför arbetande industrien;

*att* det komitébetänkande, som utarbetats i anledning af Riksdagens skrifvelse år 1894 angående frilagersinstitutionen och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige, ännu icke blifvit för Riksdagen framlagdt;

*att* den lindring i sjöfartsavgifter, som af frihamnsinstitutionen betingades, enligt embetsverkens utsago borde föregås af en vidare utredning;

*samt att* utländska rederier med afseende å två ifrågasatta, direkta

transoceanå ångbåtstrader gjort framställningar om sjöfartsafgifternas beräkning efter lastadt och lossadt tonnåge.

Härefter sammanfattar motionären sin framställning på följande sätt:

»Hvilka åtgärder som nu enligt min mening lämpligast böra vidtagas för att råda bot mot de ogynnsamma vilkor, hvarunder vår utrikes handel och vår sjöfart arbeta, derom har jag ofvan redan gifvit någon antydan. De kunna afse nedsättande eller afskaffande af vissa sjöfartsafgifter, som icke äro absolut nödiga för de ändamål, för hvilka de nu må vara afsedda; hvarvid bör tagas i öfvervägande, om icke t. ex. fyr- och båkaafgiften må kunna afskaffas och utbyttas mot ett fast anslag i riksstaten, på sätt nyligen skett i Danmark. Man kan ifrågasätta förändrade grunder för beräkning af de sjöfartsafgifter, som måste kvarstå, dervid lämpligheten af deras utgående helt eller delvis efter lossadt och lastadt tonnåge bör komma i betraktande, och i detta afseende lærer böra öfvervägas, om afgiften icke kunde utgå i en fallande skala, allt efter som fartyget lossade eller lastade full last eller last, motsvarande hälften, fjerdedelen eller tiondedelen af dess drågtighet. I samband härmed borde förebringas utredning om behovet af sjöfartsafgifternas reglering med hänsyn till frilagers- och frihamnsinstitutionernas införande, hvilka frågor af komitén ståtts i samband. Vidare borde undersökas lämpligheten af vissa sjöfartsafgifters användande, på sätt äfven föreslagits, direkt till den svenska sjöfartens fromma, i form af sjöfartspremier, subvention eller för restituerande af afgifter, som svenska i likhet med utländska fartyg skulle hafva att erlägga. Och äfven borde utredas, huruvida icke från statens sida kunde vidtagas kraftigare åtgärder för främjande af afsättningen utrikes af svenska alster, särskildt om derfor anlidades svenskt lastrum, vidare lämpligheten af låneunderstöd åt rederier eller svenska handelshus i utlandet för förmedlande af afsättningen af svenska varor m. m.

Hvad jag nu i den största korthet antydt gifver emellertid vid handen, att till höjande af vår utrikes handel och sjöfart erbjuda sig många skiftande utvägar, som beröra olika lagstiftnings- och förvaltningsområden, och af hvilka en del beror af Kongl. Maj:ts ensam, en del åter äfven af Riksdagens eller Kongl. Maj:ts och Riksdagens sammanstämmande beslut. Men för att saken må kunna planmessigt och syftes enligt utföras till förmån för *både* handeln och sjöfarten, kräver den en omfattande utredning, för hvilken böra tagas i anspråk icke blott embetsmannabildning, utan ock hufvudsakligen praktisk erfarenhet om näringsarnas vilkor.»

På grund häraf hemställer motionären, »att Riksdagen måtte i

skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, hvilka åtgärder, som må kunna och böra vidtagas såväl till främjande af afsättningen i utlandet af svenska alster som till höjande af den svenska sjöfartsnäringen, särskildt för åstadkommande af direkta sjöfartsförbindelser med svenska fartyg mellan Sverige och transmarina länder, samt derefter vidtaga eller till Riksdagen afgifva förslag om vidtagande af de åtgärder, hvartill utredningen må kunna gifva anledning.»

Beträffande härefter **medkammarens utskotts utredning**, hvilken är beledsagad af en mängd statistiska tabeller, så framgår af densamma i hufvudsak *angående*:

#### A. Vår rederirörelse samt utrikes handel och sjöfart:

att svenska handelsflottan, som år 1875 utgjorde 2,78 procent af samtliga nationers beräknade tontal, tjugu år derefter endast uppgick till 1,75 procent af det beräknade världstonnaget;

att vår handelsflotta, som år 1850 utgjorde omkring  $\frac{1}{4}$  af Norges handelsflotta, nu nedgått till icke fullt  $\frac{1}{3}$  af densamma hvad tontalet beträffar, samt att särskildt den svenska ångbåtsflottan, som år 1850 var 10 gånger så stor som Norges, nu är föga mer än hälften så stor som norska ångbåtsflottan;

att under de sista 17 åren de i Sverige nybyggda fartygens antal aftagit, hvaremot under de sista två åren ett ganska stort antal fartyg inköpts från utlandet;

att af de 2,769 fartyg om 20 ton och deröfver, som år 1896 funnos i Sveriges handelsflotta, endast 43 hade ett tonnage af 1,000 ton och deröfver, samt att under sagda år medeltonnagen utgjorde för svenska segelfartyg 144 ton och för svenska ångfartyg 272 ton;

att tontalet af svenska fartyg, hvilka, lastade från utrikes ort, ankommo till eller till utrikes ort afdingo från Sverige under åren 1881 till och med 1897, stigit från 2,260,531 ton till 3,918,719 ton, men att i förhållande till samtliga fartyg, som under sagda år i dylik sjöfart användts, det svenska tonnaget nedgått från 43,5 procent under åren 1881—1885 till 42,2 procent under åren 1891—1895, efter hvilken sistnämnda tid det svenska tonnaget höjt sig till 46,8 procent af totala tonnaget;

*att* under år 1896 Danmark, Storbritannien och Tyskland, i nu nämnd ordning sins emellan, upptogo tillhopa 75,12 procent af sjöfarten mellan Sverige och utlandet, medan på främmande verldsdelar endast kommo 2,10 procent;

*att* af de direkta utrikes sjöfartsförbindelserna under 1896, så vidt de besörjdes af svenska fartyg, 97,20 procent kommo på hufvudsakligen nord- och östersjöländer (inberäknadt Frankrike och hela Ryssland), 1,83 procent på andra europeiska länder samt endast 0,97 procent på utom-europeiska länder;

*att* antalet af de vid sjömanshusen inskrifna fartygsbefälhafvare och sjöfolk, som användas å svenska fartyg, nedgått från 25,584 under år 1880 till 20,450 under år 1896;

*att* under åren 1871—1896 värdet af vår direkta utrikes varuomsättning i runda tal stigit, hvad införseln beträffade, från 246 till 358 millioner kronor, eller med 45 procent, beträffande utförseln från 204 till 340 millioner kronor, eller med 66 procent, samt i dess helhet från 450 till 698 millioner kronor, eller med 55 procent, hvarvid är att märka, att under de senare åren värdesummorna skulle stält sig anse- ligt högre, derest icke betydande värdereduktioner i beräkningarna skett;

*att* af införda varor under åren 1876—1880 64,59 procent införts till förbrukning samt 35,41 procent till produktionsändamål, under det att år 1896 52,39 procent införts till förbrukning samt 47,61 procent till produktionsändamål;

*att* af 1896 års kaffeimport med ett totalvärde af 26,700,000 kronor endast 49 kilogram med ett värde af 67 kronor direkt införts från kaffe- producerande land, hvilket vore ett påtagligt bevis på, i hvilken hög grad vi äro hänvisade till omlastning i de större handelscentra;

*samt att* af Sveriges omedelbara varuomsättning med utlandet under år 1896 endast 3,25 procent af varornas totalvärde belöpte sig på utom-europeiska länder, under det att samma år Tysklands omsättning med dessa länder utgjorde 28,5 procent af dess sammanlagda in- och utförsel.

## B. Afgifter och pålagor å den svenska sjöfarten:

*att kostnaden för skeppsmätning*, hvarmed åsyftas vinnande af sådan kännedom om fartygs dräktighet, som erfordras för beräkning af de för fartyg utgående umgälder, i olikhet med andra taxeringsåtgärder hos oss icke bekostas af staten, utan af den, som skall beskattas;

*att* denna kostnad i allmänhet utgår efter 20 eller 10 öre för ton

af fartygets afgiftspligtiga dräktighet, hvartill kommer lösen för mätbref 2 till 5 kronor, stämpel med 20 öre för hvarje fulla tio ton af dräktigheten samt ersättning för skeppsmätarnes, deras biträdens och vittnens resekostnader och dagtraktamenten;

*att* här likasom i Ryssland och Belgien mätes efter den s. k. tyska regeln, hvaremot numera i Norge, Danmark, Finland, Tyskland, England och Frankrike mätes efter den brittiska, hvilken sistnämnda i medeltal för ångfartyg angifver 15,3 procents lägre afgiftspliktig dräktighet, och sålunda ställer sistnämnda nationers fartyg i en afgjordt fördelaktigare ställning;

*att* sjöfartsnäringskomitén föreslagit såväl, att staten skulle öfvertaga kostnaden för mätning af nya fartyg, som inom riket byggas, som ock att ett likformigt skeppsmätningssystem måtte åvägbringas;

*att* med afseende å *konsulatafgiften*, som åligger den svenska sjöfarten i främmande hamnar, Riksdagen i år aflåtit skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning, huruvida, i hvad mån och på hvad sätt lindring i afseende å densamma kunde beredas;

*att* *lotspenningarne*, hvilka för 1896 uppgingo till omkring 842,000 kronor, utgå enligt nyligen meddelade bestämmelser, om hvilkas verkningar man ännu icke vunnit någon afsevärd erfarenhet;

*att* beträffande *fyr- och båk-afgiften*, som med vissa undantag utgår af fartyg vid utrikes sjöfart och efter deras afgiftspligtiga dräktighet samt under 1897 belöpte sig till omkring 1,700,000 kronor, förslag förelegat om afgiftens fullständiga borttagande och ersättning af tullmedlen, om dess utgående efter lastmyckenheten, samt om dess omförande till en varuafgift;

*att* *lastpenningarne*, för år 1897 uppgående till 555,489 kronor, i regeln utgå med 10 öre för ton hvarje resa både vid inkommande och utgående utrikesfart, dock med vissa afdrag dels för fartyg, som under ett kalenderår gör flera utrikes resor, och dels med någon hänsyn till fartygets last;

*att* afskaffande af lastpenningarne, hvilka endast vore att betrakta såsom en grundskatt, flera gånger yrkats, men att, då detta till större delen skulle lända utländska fartyg till godo, man å andra sidan hållit före, att man med lastpenningarnes bibehållande skulle använda dem till svenska sjöfartsnäringens fromma, vare sig såsom sjöfartspremier eller såsom vederlag för de svenska fartyg åliggande lotspenningar;

*att* till *sjömanshusen* utgå dels *tonafgifter* med i allmänhet 3 öre för hvarje ton af de från Sverige till utrikes ort afgående fartygs dräktighet och dels *hyresafgifter*, som af sjöfolk å svenskt från ut-

rikes ort kommande fartyg vid afmönstringstillfälle erläggas med 2, 1½ eller 1 procent af deras från påmönstringsdagen intjenade hyra;

att jemte dessa ton- och hyresafgifter, hvilka torde uppgå till omkring 100,000 och 50,000 kronor om året, det varit ifrågasatt, att ett anslag af statsmedel till belopp af cirka 30,000 kronor borde utgå till sjömanshusen, enär deras verksamhet ansetts lika angelägen i statens som i sjöfartsnäringens samt sjöfolkets intressen, och sjömanshusen genom dylikt bidrag skulle sättas i stånd att använda större del af förberörda afgifter till understöd åt sjöfolk, hvarigenom indirekt en viss fördel kunde beredas sjöfartsnäringen;

att på vederbörande lokalmyndigheters förslag af Kongl. Maj:t äro fastställda *hamnafgifter dels för varor och dels för fartyg*, hvilka sistnämnda, för år 1896 uppgående till omkring 1,685,000 kronor, deraf för utrikes farten omkring 990,000 kronor, utgå efter fartygens drägtighet äfvensom *grundpenningar* för begagnande af vissa för sjöfartens bekvämlighet ävägabragta anstalter;

att frilagers- och frihamnskomitén ifrågasatt, att hamnafgifterna för fartyg måtte utgå efter lastadt och lossadt tonnage eller ock omföras till en varuafgift, hvarjemte redan nu i Göteborg visst afdrag medgifvits å dessa afgifter för fartyg, som med direkt last ankomma från eller afgå till vissa aflägsse hamnar;

samt att *kostnaden för sjöfolks hemförskaffning* visserligen i de flesta fall numera öfvertagits af staten, men dock ännu i viss mån fortfarande åligger rederierna.

**C. Åtskilliga utvägar att, fränsedt afgiftslindringar, höja sjöfartsnäringen och den direkta utrikeshandeln:**

att rätt till *inteckning i fartyg*, om lämpligheten hvaraf meningarna bland sakkunnige inom vårt land varit delade, vore medgifven i Danmark, Finland och de flesta sjöfartsidkande länder samt hade särskildt förordats af senaste nordiska sjöfartsmötena såsom ett önskvärdt medel att tillföra rederirörelsen kapital;

att sjöfartsnäringens komitén, under den numera inträffade förutsättningen, att fartygstullen borttagits, föreslagit, att till i Sverige nybyggda i utrikes fart använda fartyg af viss storlek skulle af den från lastpenningarne härflytande statsinkomst utbetalas en efter tontal och tillryggalagda nautiska mil utgående *sjöfarts- eller seglationspremie*, hvilken

för hvarje på det första premieringsåret följande år skulle minskas med 10 procent, hvilket förslag dock af kommerskollegium afstyrkts;

att nämnda komité jemväl föreslagit anslag af allmänna medel dels till understöd åt dem, som utrikes ville inhemta fullständigare kunskaper i *skeppsbyggeri*, och dels till *utgifvande af handbok om handelssjöfarten m. m.*, för hvilket förstnämnda ändamål ett mindre anslag numera vore disponibelt;

att då skeppsumgåldernas utgörande efter fartygens drägtighet verkar afhållande från att i svenska hamnar intaga lastfyllnad eller der aflemna delar af laster, men sådant med hänsyn till de mera begränsade varumängder, för hvilka vi söka skeppsrums, innebär en nödvändig förutsättning för att svenska näringsidkare särskildt på de transoceaniska marknadsfälten skola kunna inlåta sig på täflan med främmande konkurrenter, som dit ega reguliera, delvis subventionerade ångbåtslinier, man inom våra större handels- och sjöfartssamhällen lifligt omfattat frågan om vissa *sjöfartsavgifters beräkning med hänsyn till lastadt och lossadt tonnage*, hvilken fråga jemväl af kommerskollegium framhållits såsom förtjent af utredning;

att för åstadkommande hufvudsakligen af gynsamare konkurrensvilkor för utrikes handeln och de industrier, som arbeta för export, *statssubventioner* ifrågasatts för direkta, förnämligast transoceaniska ångfartygslinier;

att utom i postalt syfte endast vinterförbindelsen Stockholm—Visby för närvarande subventioneras, men att i främmande länder, så vidt känt är, betydande summor i subventioner utbetalas, såsom i Frankrike (förutom 11 millioner francs allmänna skeppsbyggnads- och seglationspremier) nära 23 millioner till transoceaniska och nära 3 millioner francs till andra ångfartygslinier, i Tyskland till transoceaniska linier 5 millioner riksmark, i Norge till danska, engelska och spanska linier 330,000 kronor, i Ryssland öfver 2 millioner rubel samt vidare i Danmark, Belgien, Nederländerna och Storbritannien;

att i såväl exportindustriens som handelns och sjöfartens intressen påyrkats tidsenliga tullupplagsinstitutioner, särskildt inrättande af *frilager* och *frihamnar*, angående hvilka institutioner Riksdagen år 1894 hos regeringen begärt utredning, i anledning hvaraf en af Kongl. Maj:t tillsatt komité 1895 afgifvit betänkande, hvarefter såväl kommerskollegium som generaltullstyrelsen tillstyrkt frilagersinstitutionen, men beträffande eventuellt ifrågakommande frihamnar förutsatt pröfning i hvarje särskildt fall;

att i frilagersfrågan Riksdagen har att förvänta förslag från Kongl.



Maj:t; samt att frihamnsfrågan genom framställning från Stockholms handels- och sjöfartsnämnd å nyo understälts Kongl. Maj:ts pröfning;

att *anslag till befrämjande af svenska alsters afsättning i utlandet* i riksstaten är upptaget till belopp af 15,000 kronor, hvarjemte mindre summor af tillgängliga medel för enahanda ändamål emellanåt af Kongl. Maj:t anvisats;

att 10,000 kronor samt för nästa år 20,000 kronor anvisats till *handelsstipendier*;

att *Sveriges allmänna exportförening*, som har till ändamål att meddela tillförlitliga upplysningar om utländska köpebehof, handelsbruk m. m., erhåller ett årsanslag af 15,000 kronor, hvartill kommer 4,000 kronor för utgifvande af tidskriften »Svensk Export»;

samt att slutligen skulle kunna ifrågasättas inrättande här i landet af handelskamrar och handelsmuséer äfvensom vidtagande af åtgärder för ett snabbare spridande af konsulernas handels- och sjöfartsunder rättelser, m. m.

Medkammarens utskott yttrar sig härefter angående motionen sålunda:

»Af den ofvan meddelade statistiska utredningen, hvilken i allmänhet icke kunnat sträckas längre än till och med år 1896, har utskottet funnit det framgå, att vår sjöfartsnäring icke nått *den* utveckling, hvarför vårt land med sitt läge och sina tillgångar torde lemna förutsättningar. Såvidt denna utredning visar, har vår handelsflottas procent af världstonnaget nedgått, den andel, svenska fartyg, barlastade och lastade, taga i våra sjöfartsförbindelser, har, oaktadt det uppsving i användandet af svenska fartyg, 1896 års statistik visar hvad de absoluta talen beträffar, dock relativt nedgått, och näringen har visat sig icke hålla jemna steg med utvecklingen af vår utrikes handel, som i allt för hög grad besörjes af främmande flaggor. De uppgifter, utskottet kunnat inhemta för 1897, visa deremot en kraftig och glädjande tillväxt i användandet af svenska fartyg, hvilkas procent, hvad de lastade fartygens tontal vidkommer, ökats från 43.5 1881—85 till 46.8 1897. Med den allmänna lifaktighet, som utmärkte sistnämnda år, var en sådan ökning att vänta, men om man också kan hoppas, att den må fortgå, kan man dock icke på detta enda år bygga några bestämda slutsatser.

Vidare har utskottet 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 i total saknad af direkta förbindelser med sagda afsättningsfält och produktionsorter, icke blott medelst svenska fartyg, utan ock medelst främmande nationers. Dessa omständigheter hafva tvingat vår handel på aflägsna länder in under ogynnsamma konkurrensvilkor, 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 i än högre grad betänkliga i våra dagar, då det råder en rastlös täflingskamp just om de transoceaniska marknadsfälten.

Orsakerna till de antyddade förhållandena äro naturligen många och skiftande. En orsak är de dryga afgifter, som äro lagda på sjöfarten, utan att hafva sin motsvarighet i afseende å andra transportmedel. Sjöfarten tryckes af pålagor icke blott sådana, som med nödvändighet krävas för upprätthållande af inrättningar, de der uteslutande afse dess nytta, utan ock 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. Det har emellertid för utskottet uppgifvits, att afgifterna i svenska hamnar dock icke skulle vara så höga som motsvarande afgifter i andra länder. Då en fullständig och noggrann utredning om, huru härmed sig förhåller, skulle krävas mycken tid och i öfrigt vara till följd af åtskilliga omständigheter svår att åstadkomma, har utskottet visserligen icke varit i tillfälle att förebringa en sådan, hur önskelig den än synes utskottet vara. Men visst är, att de till statsverket utgående sjöfartsafgifterna äro i åtskilliga länder afsevärdt lägre, än de äro hos oss.

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

Slutligen är antagligen en icke ringa orsak till sjöfartsnäringens icke fullt tillfredsställande utveckling 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 handelns 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, erbjuder sig, såsom utskottets ofvan lemnade redogörelse torde hafva visat, en mängd skiftande utvägar, och snart sagdt i afseende å hvarje sjöfarten åliggande afgift föreligger ett eller flere förslag, som bida sin lösning. Det synes lämpligt, att alla dessa och de ytterligare, som kunna ifrågakomma, tagas i öfvervägande på en gång, ty det är naturligtvis af vigt, att detta arbete, arbetet på sjöfartsnäringens höjande och lindrandet af dess bördor, sker efter en viss utstakad plan, grundad på fullständig utredning af de vilkor, hvarunder näringen verkar. Såsom ledande principer vid detta arbete lära dock kunna uppställas, att sjöfartsnäringen, för inkomst hvaraf erlägges bevillning till staten liksom för annan rörelse, icke bör beläggas med afgifter i vidare mån, än som är för upprätthållande af de anstalter och inrättningar, som afse dess nytta, nödvändigt, och icke tagas i anspråk såsom skatteobjekt 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 eftersträvas, utan att de lædera andra lika berättigade intressen eller möta andra giltiga hinder.

Utskottet skall nu oformäla några åtgärder, som härvid synts utskottet förtjena att företrädesvis tagas i öfvervägande.

Af den ofvan meddelade redogörelsen för de åsigter, som uttalats i afseende på sjöfartsbeskattningen, framgår, att från åtskilliga håll lastpenningarnes 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, och torde

det hafva varit på grund häraf, som väckt förslag i detta afseende af 1895 års Riksdag afslogs.

Om af dessa anledningar 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 lemnas lättnader från 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 sjöfartsafgifters beräkande, kan utskottet visserligen icke utan närmare utredning uttala något omdöme om ändamålsenligheten eller möjligheten af en sådan åtgärd, men finner äfven denna fråga förtjena att undersökas, ty läte den sig, utan afbräck för vår egen sjöfart och utan äfventyrande af nödig tillgång på medel för sjöfartsanstalternas upprätthållande, genomföras, skulle en sådan åtgärd för visso gagna vår export.

Utskottet har fäst sin uppmärksamhet äfven vid behovet af åtgärder för att underlätta tillförandet till rederirörelsen af nödiga kapital. Bildande af stora bolag är ett medel, rätt till in-teckning i fartyg ett annat. Att denna sistnämnda fråga förföll 1891, torde hafva berott hufvudsakligen på myndigheternas varsamhet, då de saknade fullständig utredning om åsigtarna i sjöfartskretsar om detta rättsinstituts behöflighet. Utskottet är i detta afseende liksom i fråga om andra åtgärder för näringarnas höjande af den åsigt, att, äfven om ifrågasatta åtgärder icke skulle medföra all den nytta, som deraf förväntas, lagstiftningen åtminstone icke får undanhålla, utan bör öppna möjlighet för begagnande af desamma, naturligtvis under förutsättning att icke kraftigare motskäl kunna frambäras, hvilket i detta fall svårligen kan sägas vara händelsen.

En, om också mindre betydande, lättnad för sjöfartsnäringen, vill synas utskottet af billighet påkallad, nemligen skeppsmätningsskostnadernas för här i riket nybyggda fartyg öfvertagande af staten. Särskildt framhåller utskottet äfven önskvärheten af förvaltningsbidrag af statsmedel för sjömanshusens verksamhet.

Hvad handeln beträffar, bör naturligtvis arbetet hufvudsakligen riktas på att sätta våra affärsmän i omedelbar förbindelse med affärsmän på produktions- och afsättningsorterna. Det bör gå ut på att söka undvika mellanhänder. En del af de åtgärder, utskottet redan berört,

har också afseende på handeln lika väl som på sjöfarten. Särskildt ur handels och industriens synpunkt synes utredningen af sjöfartsafgifternas beräkning efter annan grund påkallad, och säkerligen vore också ur handels 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 inslagna vägen att genom understöd åt exportagenter, som vilja slå sig ned på främmande handelscentra, möjliggöra uppriktandet der af svenska handelshus för förmedlande af svenska alsters afsättning. Och äntligen nämner utskottet angelägenheten af ytterligare åtgärder för ett snabbt tillhandahållande af tillförlitliga underättelser om utländska affärsmarknader, handelsbruk, lagstiftningsåtgärder, m. m.

En af erforderlig utredning föregången pröfning af hvilka åtgärder lämpligast böra så i ena som i andra hänseendet vidtagas anser emellertid utskottet, i likhet med motionären, svårigen kunna eller böra af annan än Kongl. Maj:t verkställas. Härvid erinrar äfven utskottet, att de åtgärder, som kunna ifrågakomma, fördela sig på dels sådana, som bero af Kongl. Maj:t allena, dels sådana, de der äfven fordra Riksdagens medverkan och bifall.

Af det anförda framgår, att utskottet ansett motionen, med den begränsning af densamma, hvori utskottet tolkat den, då utskottet från dess räckvidd undantagit frilagers- och frihamnsfrågorna äfvensom frågan om lindring i konsulatafgifterna, vara förtjent af afseende.

I sistberörda fråga har Riksdagen redan innevarande år beslutit en skrifvelse med begäran att Kongl. Maj:t, vid förestående behandling af väckta frågor om den svenska sjöfartsnärings utveckling, täcktes taga i öfvervägande, huruvida, i hvad mån och på hvad sätt lindring i konsulatafgiften må kunna beredas den svenska utrikes sjöfarten. Den ytterligare utredning, som utskottet anser angelägen, kan åtminstone delvis lämpligen ske i samband med sagda fråga.»

I anledning häraf har utskottet hemställt om aflåtande af ofvanintagna skrifvelse.

I hufvudsaklig anslutning till hvad medkammarens utskott sålunda anförte samt

*då* de för vårt land lika naturliga som viktiga näringarne, 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 inom landet gjort sig gällande,

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

*då* en dylik utredning endast kan af regeringen åstadkommas, får utskottet hemställa,

att Andra Kammarerna måtte biträda medkammarens i frågan fattade beslut.

Stockholm den 18 april 1898.

På utskottets vägnar:

T. ZETTERSTRAND.