

N:o 157.

Af herr **K. G. Karlsson** i Göteborg, om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående åtgärders vidtagande i syfte att bringa tullstadgan och tullverkets tjenstgöringsreglemente i öfverensstämmelse med trafikens kraf m. m.

Från olika håll hafva sedan lång tid tillbaka talrika klagomål för sports rörande den långsamhet, hvarmed kongl. tullverket betjenar den trafikerande allmänheten, och bland affärsmän har ofta den frågan varit föremål för öfverläggning, huru man skall kunna erhålla en snabbare expedition, utan att derigenom statens berättigade fordran på nödig kontroll trädde för nära. Under förlidet år togo sig dessa klagomål ett särdeles kraftigt uttryck, i det att mera än ett hundratal af hufvudstadens affärsmän — redare, industriidkare, importörer och skeppsklarerare — ingingo med en skrifvelse till Kongl. Maj:t i syfte att ernå en för- enklad och snabbare expedition.

Sedan i denna skrifvelse framhållits, att nu gällande kongl. tullstadga tillkom den 2 november 1877 och tjenstgöringsreglementet så långt tillbaka som den 1 oktober 1831, heter det vidare: »Äfven om under den långa tid, som dessa författningar varit gällande, intet annat hos oss inträffat på de områden, som af dem beröras, än den naturliga utvecklingen af handel, industri och sjöfart i ett land, som under ostördt fredslugn fått arbeta på sin ekonomiska förkofran och derunder någorlunda följt med sin tid, så måste likväl naturligtvis under denna period hafva för-

siggått förändringar i trafikens omfång och beskaffenhet, hvilka icke beqvämligen kunna inpassas i de former, som för 20—60 år sedan föreskrefvos och då grundades på redan gångna tiders erfarenhet. Men besinnar man derjemte, att under senare delen af denna tid infaller öfvergången från frihandel till genomfördt tullskyddssystem, hvilket förhållande — äfven utan antagandet af någon särdeles stor tillväxt i varuomsättningen — gifvetvis måste bringa handeln, industrien och sjöfarten i en jemnare och mera intim beröring med tullverket, så framträder ännu mera beständt och trängande nödvändigheten att åt denna beröring gifva en beqvämare och mera tidsenlig form. Huru tung, långsam och genom onödig tidsförlust dyrbar denna tvungna samfärdsel för närvarande är, deraf hafva vi undertecknade i vår egenskap af redare, industriidkare, importörer och skeppsklarerare en jemn och långt ifrån behaglig erfarenhet.»

Vid det någon tid efter sagde skrifvelses aflåtande i Norrköping hållna årsmötet med Sveriges Allmänna Handelsförening uttalades från skilda håll lifliga sympatier för de önskningsmål, som i skrifvelsen framhållits.

För öfrigt kan en hvar, som sjelf ej har någon erfarenhet af hithörande förhållanden, genom samtal med personer tillhörande affärsverlden med lätthet öfvertyga sig om den missbelåtenhet, som det nu praktiserade tillvägagångssättet föder, och den ifver, hvarmed man inom handelsverlden påyrkar ändring i nu gällande bestämmelser.

Det är dock ej blott öfver långsamheten i tullverkets expeditiönsätt allmänheten klagat och klagat. En mängd andra förhållanden utgöra föremål för missnöje. Klart är emellertid att en enskild motionär ej kan framdraga dem alla. Dock skall jag här i korthet redogöra för några bland dem.

Så har t. ex. anförts den *bristande likformigheten* beträffande förtullningen af samma varor. Åtskilliga belysande skildringar på detta område hafva stått att läsa i pressen, och motionären skulle ur egen erfarenhet kunna öka deras antal. Måhända tänker den oinvidge, att det ej spelar så stor roll, antingen den ena eller den andra tariffen vid ett gifvet tillfälle tillämpas. Detta är så långt ifrån händelsen, att tvärtom stora förluster kunna tillskyndas köpmannen, derigenom att samma varor förtullas efter olika principer i t. ex. Stockholm eller Norrköping mot i Göteborg. Betänkas måste äfven, huru mycket fördelaktigare den är stäld uti konkurrensen i en viss vara, som är bosatt på den ort, der tullen beräknas efter den billigare taxerubriken. Det ligger nära till hands att häraf

bland köpmännen den praxis skall utbilda sig, att man söker utröna, hvar förtullning billigast kan verkställas och så importerar öfver denna hamn. Härigenom eventuellt uppstående höjda omkostnader i öfrigt — extra frakt m. m. — kunna rikligt uppvägas genom tullskillnaden. — Äfven den olikformigheten förekommer rätt ofta, att samma vara tullbehandlas efter olika tariff af tulltjenstemännen på samma ort. Den noggrannhet, hvarmed köpmännen i våra dagar måste göra sin kalkyl, är gifvetvis föga förenlig med ett sådant osäkerhetstillstånd.

Möjligen tror någon, att man i dylika fall, då fråga är om en större affär, kan på förhand i tullstyrelsen taga reda på, efter hvilken tulltaxerubrik varan kommer att förtullas. Detta går dock ej, ty framställes frågan skriftligen, lemnas den af tullstyrelsen »utan afseende», och göres den muntligt svaras: »Importera först, och blir Ni sedan missnöjd med tullbehandlingen, går det an att klaga hos styrelsen.»

Den härigenom för affärsverlden uppstående osäkerheten är emellertid blott den ena sidan af saken. Den andra är den, att äfven staten utsättes för förluster genom berörda olikformighet vid tullbehandlingen. Sjelfklart torde nemligen vara, att om en importör ålägges att i ett mer eller mindre tvistigt fall erlægga tull efter den dyrare tulltaxerubriken, han då, så framt möjligt är, söker ändring, hvaruti han måhända lyckas. Åsättes deremot tullen efter den billigare rubriken, förekommer gifvetvis intet klagomål. Följden blir att staten får sitta emellan.

Nu är det gifvet, att tulltaxans tolkning i vissa fall måste blifva beroende af individuel uppfattning och af tjenstemannens omdömesförmåga. Men utan öfverdrift kan sägas, att det icke gjorts hvad göras kan för att till det minsta möjliga begränsa dessa fall. Utan att vara fackman på detta område, vågar jag dock taga mig friheten antyda ett par anordningar, hvarigenom säkerligen betydliga fördelar skulle vinnas i berörda afseende och de värsta olägenheterna undanrödjas.

Bland dessa åtgärder intages första rummet af *anordnandet af en obligatorisk elevkurs*, sådan som redan finnes vid post- och telegrafverken, der den unge mannen, som opröfvad kommer från skolvänken, kunde få en väl behöflig praktisk utbildning för sitt kall, och der äfven vederbörande kunde få åtminstone någon garanti för, att han är för detta kall användbar. Dylik kurs finnes redan bestämd i Tyskland och är i Danmark starkt ifrågasatt. — I förening med elevkursen torde måhända äfven böra upprättas varumuseer i ett par af landets större städer — i samma väg som det i Köpenhamns Toldbod befintliga — der tjenstemännen äfven

efter slutad kurs kunde studera olika varuslag och under sakkunnig ledning erhålla undervisning om deras rätta tullbehandling.

En annan anordning, som skulle mycket bidraga till åstadkommandet af likformighet vid tullbehandlingen, vore en institution, som redan finnes i postverket, nämligen *reseinspektörer*, hvilka hade till uppgift att hvar och en inom sitt distrikt besöka landets tullplatser för att öfvervaka tullbehandlingen och att i samråd sinsemellan och med chefen för tullstyrelsens revisionsbyrå vidtaga lämpliga åtgärder för åvägabringandet och underhållet af likformighet i tullbehandlingen.

För att öfvergå till en tredje punkt, som utgjort och utgör föremål för många klagomål, må äfven nämnas något om nuvarande bestämmelser rörande *reimporten*.

Som bekant har den svenska industrien till fosterlandsvännens stora glädje utvecklats derhän, att en betydande export eger rum, och stora ansträngningar göras för att ytterligare utvidga och öka densamma. Då det väl kan sägas vara ett lifsintresse för vårt land det här gäller, måste man äfven söka ordna så, att alla möjliga lättnader, som kunna göras, utan att statens intresse äfventyras, äfven blifva vidtagna. Denna regel måste emellertid tullverket bryta mot, på grund af en förordning, som nu synes vara föråldrad.

Saken är nemligen den, att mycket ofta sådana exporterade artiklar af olika anledningar sändas tillbaka. Stundom behöfva de repareras, och vid andra tillfällen gäller det t. ex. ett proflager, som af en eller annan anledning returneras. Så kan t. ex. nämnas, att aktiebolaget Separator årligen reimporterar stora mängder s. k. separatorkulor, hvilka återsändas i och för reparation.

Då tycker man ju, att dylika varor borde utan alltför stora formaliteter kunna få tullfritt återinföras. Så är dock ej fallet. Reimportören måste i sådant fall uti särskild skrifvelse hos generaltullstyrelsen anhålla om tullfrihet och samtidigt under edig förpligtelse intyga varans svenska ursprung, hvilket intyg dessutom skall till rättigheten bekräftas af två trovärdiga personer. Är reimportören bosatt på annan ort än Stockholm, så skall dessutom vederbörande tullmyndighet på platsen lemna utlåtande om saken. Behöfver han omedelbart, innan styrelsens beslut i ärendet fattas — hvilket kan dröja länge nog — disponera sin vara, så måste han i tullkammaren deponera ett tullumgålderna motsvarande belopp.

Detta tillvägagående är så mycket egendomligare som förste bäste utlänning eger rätt att tullfritt utbekomma af honom medförda flyttsaker

endast på grund af en på tro och heder afgifven försäkran, att de äro af honom begagnade och icke införas i handelsafsigt. Det synes, som om en i riket bosatt fabrikant borde vara lika betrodd som en för tullmyndigheterna okänd främling.

En så enkel tullfrihetsfråga borde väl kunna afgöras af vederbörande tullförvaltning på de olika orterna utan hänvändande till generaltullstyrelsen. På sin tid — då mellanrikslagen fans till — hade dessa lokalmyndigheter den säkerligen mycket värre uppgiften att granska norska produktionsbevis och att på grund af deri afgifna intyg medgifva tullfri införsel af norska varor. Naturligtvis skulle bestämda föreskrifter utfärdas om hvad tjänstemannen i sådant fall hade att iakttaga, och de af importören afgifna intygen skulle gifvetvis som verifikationer insändas till tullstyrelsens revisionsbyrå.

En bestämmelse beträffande reimporterad gods, hvars lämplighet väl kan ifrågasättas, är den, att tullfri återinförsel icke beviljas, om fem år förflutit från det varan exporterades. Om man t. ex. antager, att något af svenska exportföreningens ombud sätter sig i förbindelse med härvarande fabrikanter och lyckas öfvertyga dem om lämpligheten att öfversända proflager, så är det ju ett välbekant förhållande, att i allmänhet en marknad ej så lätt och hastigt låter upparbeta sig. Om nu en fabrikant, i hopp att dock marknad till slut skall vinnas, visar sig seg och uthållig, men ändå misslyckas och blir tvungen att återtaga sitt proflager, så belönas han, om — såsom ju ej är otroligt — försökstiden skulle hafva tagit fem år, af svenska staten på så sätt, att han äfven måste betala tull för den vara han sjelf tillverkat.

Rörande *transitgods* säger tullstadgan, kap. IV, § 103: »Endast sådant gods, som inkommer i kärl eller omslag, såsom fastager, packor, balar, säckar, lådor, kistor m. m., eller hvad i allmänhet benämnes styckegods, får läggas å transitupplag.»

Möjligt är ju, att samma bestämmelse om emballage äfven bör gälla om sådant gods, som enligt § 121 anmäles till *omedelbar transitförsändelse*. Men, antagligen på grund af det i 103 § förekommande ordet »styckegods», har i praxis en mycket friare tolkning under långa tider gjort sig gällande, så att nu kunna varor, hvarå emballage aldrig ifrågakommer, t. ex. hästar, jernrör, jernstänger m. m., blifva föremål för transitförsändelse. Bestämmelsernas oklarhet härutinnan gör emellertid, att många tulltjänstemän fordra, att en vara, som väl kan benämnas »styckegods», men som af olika orsaker ej kan emballerats, dock skall, så framman

vill sända den transito, förses med emballage, härigenom uppresande ett faktiskt förbud för dylika varors transitförsändelse. Om emellertid verkligen det otroliga skulle hafva inträffat, att tullmyndigheterna, som tillåtit transitförsändelse af sådant gods, hvarå emballage aldrig ifrågakommer, skulle hafva origtigt tolkat bemälda § 121, kap. IV i tullstadgan, så förefinnes dock säkerligen intet giltigt skäl att göra ändring i praxis, men väl i ordalydelsen af de paragrafer, som ega tillämplighet å transitgodsbehandling. Ty, såsom Stockholms nederlagskontor i en skrivelse till kongl. generaltullstyrelsen framhåller, att göra ändring i denna bortåt 20-åriga praxis skulle störande ingripa i affärlifvet.

Samtidigt borde äfven bestämmelsen om transitgods plombering ändras. Erfarenheten har nemligen visat, att denna bestämmelse ej kan efterleivas. Och det torde gälla som en själfklar sak, att stadganden, som ej kunna följas, böra ändras eller undanrödjas, därför att de verka demoraliserande på så sätt, att de lätt väcka förakt äfven mot sådana föreskrifter, som både kunna och ovilkorligt böra efterföljas.

Dessa båda invändningar mot bestämmelserna rörande transitförsändelse äro dock ej de enda, utan af måhända ännu större betydelse äro klagomålen mot den *dubbla vägning*, som dylikt gods med få undantag är underkastadt. Först skall varan vägas, då tullverket tar godset om hand, och sedan, när detsamma af verket aflemnas på den slutliga bestämmelseorten — naturligtvis båda gångerna på varuegarens bekostnad. Följderna af denna, såsom det synes, öfverflödiga *dubbla* vägning drabba ej blott varuegaren, utan äfven den svenska rederirörelsen och jernvägstrafiken. Ty för att undgå de extra kostnader, som förordningen i fråga orsakar, tages sådant gods, som eljest skulle kunnat gå till svensk hamn och derifrån transiteras, i stället öfver t. ex. Köpenhamn och sändes med ångare derifrån direkt till den slutliga bestämmelseorten, för att vid framkomsten genast tullbehandlas och sålunda undgå den ena öfverflödiga vägningen, hvarigenom varuegaren gör en besparing af omkring kronor 1,80 per ton.

Så hafva vi den icke minst viktiga frågan om städernas *packhusområde*, som äfven borde ordnas genom någon nutidens kraf motsvarande förordning. Bekant torde vara, att gods, som lossas utom packhusområdet, derigenom drager rätt dryga extra kostnader. Häraf följer, att hela den utländska seglationen måste koncentreras inom packhusområdet. Om nu detta område är tillräckligt stort tilltaget, så är ju intet häremot att invända. Men om deremot ett sådant område är för litet, kan derigenom för ett samhälle uppstå mycket stora olägenheter. Om fartygen icke få

sådan plats, att lossning och tullbehandling ofördröjligen kunna påbörjas, eller om de måste förtöjas utom packhusområdet, drabbas både fartygets rederi och varuegarne af extra kostnader, och följden blir, att dylik hamn för befraktare och redare blir mindre begärlig, och sjöfarten söker sig så småningom andra vägar eller — i bästa fall — utvecklas icke med samma hastighet, som eljest skulle blifva fallet.

Enligt nu gällande bestämmelser är det kongl. generaltullstyrelsen, som förordnar om packhusområdes storlek och läge, och att döma af i tullstadgan under rubriken »fastställda packhusområden» lemnade uppgifter tyckes tullstyrelsen ofta ha andra åsikter än städernas egna myndigheter beträffande hithörande förhållanden, ty der förekommer rörande flera städer följande passus: »Sökt ytterligare utsträckning af packhusområdet har af kongl. generaltullstyrelsen icke bifallits». Nu synes det ju dock, som om stadens egna myndigheter skulle vara något så när kompetenta att bedöma, huru stort packhusområde som må anses nödvändigt. Men då detta å andra sidan icke kan göras hur stort som helst och eventuellt oberättigade anspråk i detta afseende ju icke må vinna afseende, så skulle man väl, som mätare af huru pass verkligt detta behof är, kunna sätta kommunens i fråga villighet att för vinnandet af ökad packhusområde göra uppoffringar. Vill en kommun för att erhålla utvidning af dylikt område göra den dryga uppoffringen att bygga för sjöfarten lämpliga kajer, då borde väl behofvet af utvidningen kunna anses ådagalagd. Ty klart är, att en kommun icke ålägger sig dessa dryga kostnader, utan att trafikens kraf oundgängligen göra dem nödvändiga. Här vid lag synes någon bestämmelse af den art vara önskvärd, att packhusområde må utsträckas så långt, som kommunen i fråga anlagt för seglationen fullt användbara kajer med tillhörande kajplan.

Här ofvan relaterade förhållanden äro några bland dem, hvaröfver allmänheten vid sin beröring med tullverket mest klagat. Emellertid är det hufvudsakligen köpmän och industriidkare, som blifva *direkt* lidande af dessa missförhållanden, och det är ej lätt för dessa yrkesklasser att vinna gehör för sina önsknings, då de ej genom en eller två sagda yrkesklasser omfattande organisationer kunnat i bestämda yrkanden formulera sina önsknings. Erkännas måste ju äfven, att i vårt land befintliga handels- och sjöfartsnämnder och handelsföreningar af olika slag knappast kunna sägas besitta *alla* de förutsättningar, som fordras för utarbetandet af fullt tillfredsställande bestämmelser rörande allmänhetens förhållande till tullverket. Ty det gäller ju der vid lag att noga tillse, att, då lättnader

beredas allmänheten, sådana åtgärder icke vidtagas, hvarigenom den nödvändiga garanti mot missbruk, som staten ovilkorligen måste fordra, icke äfventyras. Alla de hänsyn och intressen, som vid dylika frågors behandling måste tillvaratagas, synas mig fordra ett så allsidigt skärskådande, som väl endast kan komma en fråga till del genom utredning, förordnad af Kongl. Maj:t.

Så länge emellertid endast sådana skäl, som beröra den allmänna trafiken, förelegat, har någon måhända kunnat anse anordnandet af en dylik utvidgning för en allt för vidlyftig tillställning, oaktadt det väl måste medgifvas vara en verkligt riksviktig sak, att handel och näringar icke betungas och hindras i sina funktioner mera än statens säkerhet och bästa ovilkorligen kräfva.

Emellertid ha under förra året sådana förhållanden kommit i dagen, som synas göra det till en oafvislig pligt för statsmagtarna att tillse, huruvida den för tullverket så väl som för alla andra statens verk nödvändiga garanti förefinnes för att icke missbruk i större eller mindre grad skola kunna innästla sig samt huruvida verkligen sådan allsidig kontroll eger rum, att verket väl fyller den uppgift, det är afsedt att fullgöra. Att ett djerft bedrifvet underslef under en längre tid kunnat opåtaladt fortgå synes redan i och för sig vara egnadt att minska tilltron i berörda afseende. Underkastar man emellertid saken icke en närmare granskning, kan man ju dock förmoda, att här föreligger ett undantagsfall, som icke har någon djupgående symptomatisk betydelse. Ett så lättvindigt sätt att betrakta hithörande förhållanden skall dock snart lemna rum för en helt annan uppfattning, om man ger sig tid att något tillse, huru den kontroll, som äfven för lekmannen på detta område förefaller alldeles nödvändig, utöfvas vid tullbehandlingarna.

Huru går man t. ex. tillväga vid förtullning af maskiner och redskap, som draga värdetull? Dessa förtullningar verkställas i regeln af *en* tjänsteman, och mycket ofta af en ung, ganska oerfaren extra ordinarie sådan. Denne har nu att — oftast under det irriterande trycket af påskyndande brådskande trafikanter verkställa granskning af faktura och konnossement — ett arbete, som kräfver både insigt och erfarenhet. För att få värdet måste han i vanliga fall förvandla en utländsk myntsort till svenskt mynt, och detta både beträffande fakturor och konnossement. På ett vanligt ordentligt skött handelskontor skulle aldrig ett på dylik uträkning grundadt dokument utsläppas utan granskning och kontraräkning. Men på tullverket anses detta lämpligt, åtminstone i Stockholm. Och efter

hvad jag försport är förhållandet enahanda på andra orter — något som ju för öfrigt ligger nära till hands, ty om rakt under tullstyrelsens ögon dylikt får ega rum, så kan man ej våga antaga, att förhållandet skall vara bättre på de platser, som ligga styrelsen fjermare. Till ofvanstående skildring af tillvägagåendet vid värdeförtullningen bör läggas, att ingen möjlighet för efterkontroll förefinnes, ty fakturan och konnossementet, som ligga till grund för tullattesten, kunna ej stanna i tullens vård som verifikation, utan dem måste köpmannen ha åter.

Betänkas måste ju, att det ej är småsummor, det här är fråga om. Ensamt öfver Stockholm infördes t. ex. år 1897 maskiner till ett värde af öfver 4½ millioner kronor, och den tull som härför inflöt till statskassan utgjorde ett så stort belopp, att endast 11 af rikets 62 tullkamrar hafva att uppvisa en motsvarande *totaluppbörd*.

Men det är ej blott vid maskinförtullningar som bristande kontroll förefinnes. Samma förhållande råder äfven vid förtullning af andra varor. Snart sagdt öfver allt tyckas tjänstemännen arbeta på egen hand, utan någon egentlig kontroll. Och äfven här rör det sig om stora belopp. Antag, att en tjänsteman på en dag väger t. ex. 100 fat tobak, så representerar detta ett tullbelopp af 80,000 kronor.

Skulle man vilja förutsätta bristande pligttröhet hos den ofta föga pröfvade tjänstemannen, så skulle säkerligen vid rätt många tillfällen underslef kunna begås, hvilka aldrig behöfde blifva upptäckta. Vår tjänstemannacorps — icke minst inom tullverket — har ett synnerligen godt anseende för redbarhet, och det faller mig ej ett ögonblick in att deröfver vilja kasta någon skugga. Men jag vågar dock ifrågasätta, om det är moraliskt rätt af staten, att genom bristfälliga anordningar beträffande kontrollen utsätta unga, svagt aflönade män för frestelser, som dock under vissa omständigheter kunna blifva dem öfvermågtiga.

Det föreliggande behovet af skärpt kontroll i dessa afseenden har också helt naturligt insetts af verkets egen personal. År 1886 tillsatte nemligen kongl. generaltullstyrelsen en komité af tre personer — hvaribland nuvarande byråchefen vid tullverket Axel Eklund — för utarbetande af nytt tjänstgöringsreglemente. I ett den 30 september 1887 dagtecknad vidlyftigt förslag till tjänstgöringsreglemente — som dock ej haft någon påföljd — förordade denna komité, § 63 mom. 1, att »vid tullbehandling skulle såsom vittne närvara någon af de vid tullförvaltningen anstälde ordinarie eller extra ordinarie tjänstemän eller betjente, som tullförvaltningen pröfvar dertill lämplig». Och detta förslag motiveras af

komitén på följande sätt (sid. 198): »Sedan i 62 §, hufvudsakligen i enlighet med redan bestående förhållanden, föreskrifvits af hvilka personer tullbehandling i allmänhet skall verkställas, och hvilka, i händelse dessa äro af annan tjänsteförrättning hindrade, må dertill användas, är i § 63 upptaget det stadgande, att vid all tullbehandling, utom der omförmälda undantagsfall gälla, såsom vittne skall närvara några af de vid tullförvaltningen anställde ordinarie eller extra ordinarie tjänstemän och betjente, som tullförvaltningen pröfvar dertill lämpliga», i sammanhang hvarmed i 71 § föreskrifves, att vittne skall, tillika med den som tullbehandlingen verkställt, underskrifva tullbehandlingsattest, hvarjemte i 72 § vittnes ansvarighet närmare bestämmes. »Att kontroll utöfvas vid sjelfva tullbehandlingen», fortsätter komitén, »är så mycket mera behöfligt, som ett dervid begånget fel endast undantagsvis kan vid en efteråt företagen granskning af attesten upptäckas; och då härtill kommer, att, särskildt vid tullbehandling vid enskildt magasin, tullafgiften ofta uppgår till betydande belopp, synes det i 63 § intagna stadgandet icke sakna skäl. De något ökade kostnader, som af förändringen skulle uppstå, torde med afseende å den större trygghet mot möjliga misstag och underslef, som genom förändringen vinnes, ej vara afsevärda.»

Beträffande de kontrollåtgärder, som väl litet hvar måste anse nödvändiga och hvars tillbörlighet på det ifrigaste förfaktats af tidningspressen — särskildt af den skyddsvänliga tidningen *Nya Dagligt Allehanda* — så är det, såsom ofvan citerade komité säger, naturligt att de ej kunna åstadkommas utan kostnader. Så mycket torde dock vara klart för en hvar, att detta skulle vara väl använda penningar, och jag kan ej afhålla mig från att återgifva följande yttrande af tidningen »*Nya Dagligt Allehanda*» för den 1 november förra året, som rörande denna fråga säger: »hvad den ekonomiska sidan af saken vidkommer, så ligger det i öppen dag, att de ökade utgifter, staten skulle ålägga sig genom att öka tullpersonalen, just genom ett bättre kontrollväsen mångdubbelt skulle komma igen på inkomstsidan.»

Till de anmärkningar jag ofvan framställt har jag att ytterligare lägga en. Och detta är rörande den svårhandterlighet, som kännetecknar nu gällande stadga och reglemente. Under årens lopp hafva nemligen tillkommit en sådan mängd kongl. bref, förklaringar, tolkningar och prejudikat, att till och med tjänstemannen har svårt att taga sig tillrätta bland dem — något som för den trafikerande allmänheten är alldeles omöjligt. Mängden af dessa partiella ändringar gör redan i och för sig en förenkling och ett förtydligande önskvärda.

Med hvad jag här ofvan framhållit är gifvetvis denna vidlyftiga och viktiga fråga långt ifrån uttömd, och man vågar väl säga, att den icke kan på ett uttömmande sätt slutbehandlas med mindre än att en allsidig utredning af frågan i hela dess vidd åstadkommes.

Då man väl tors säga, att inom hela vårt lands affärsverld — speciellt bland dem som närmast beröras af tullförhållandena — en liflig önskan om tidsenliga ändringar förefinnes, *då* vidare ändrade förhållanden och den snabba utvecklingen med den på grund häraf oupphörligt växande trafiken oafvisligt framställa kraf, som med nuvarande förordningar icke kunna fyllas, och *då* slutligen de utgifter, som möjligen skulle vara för- enade med ändringar i berörda afseenden, säkert skulle göra sig rikt ersatta, så och på grund af hvad jag i öfrigt anfört får jag härmed vörd- samt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t behagade taga under öfver- vägande hvilka åtgärder, som till äfventyrs skulle kunna vidtagas i syfte att bringa kongl. tullstadgan och kongl. tullverkets tjänstgöringsreglemente mera än hvad nu är förhållandet i öfverensstämmelse med tidens och trafikens berättigade kraf samtidigt med att staten till- försäkras en effektiv kontroll mot missbruk af olika slag.

Stockholm den 28 januari 1899.

K. G. Karlsson.

I denna motions syfte instämma:

W. T. Lundgren.

C. Faxé.

A. L. Apelstam.

M. Arhusiander.

Berndt Hedgren.

Ernst Meyer.

Erik Wijk.
