

N:o 12.

Ank. till Riksd. kansli den 29 mars 1906, kl. 5 e. m.

Betänkande, i anledning af väckt motion rörande tullbehandlingen af vissa för fartygs byggande m. m. afsedda materialier och skeppsförnödenheter.

(1:a A.)

§ 8 i de vid gällande tulltaxa fogade underrättelser om, hvad vid taxans tillämpning iakttagas bör, är af följande lydelse:

»§ 8.

1. Den, som här i riket verkställt nybyggnad, förbyggnad eller reparation af fartyg af mer än 40 tons afgiftspliktig dräktighet, vare sig svenskt eller utländskt, äge att för därvid använda, från utrikes ort införda tullpliktiga materialier och skeppsförnödenheter, däribland inbegripna sådana i fartyget fast anbragta husgerådssaker, hvilka antingen icke kunna med bibehållen användbarhet därifrån skiljas eller ock genom särskild, varaktig beteckning äro tydligen utmärkta såsom för fartyget uteslutande afsedda, restitutionsvis återbekomma den erlagda tullafgiften eller i det fall, att, enligt medgifvande, som här nedan sägs, tullafgiften icke blifvit erlagd, utan allenast säkerhet för densamma ställts, njuta befrielse från dess gäldande under villkor:

Bih. till Riksd. Prot. 1906. 5 Saml. 1 Afd. 12 Häjt. (N:o 12.)

a) att afsikten med de införda artiklarnas användning till förberörda ändamål vid deras angifning till förtullning skriftligen anmäles;

b) att det fartyg, till hvilket artiklarna användas, inom tre år från dagen för deras angifning till förtullning styrkes vara i fullfärdigt skick;

c) att den, som verkställt nybyggnaden, förbyggnaden eller reparationen, när fartyget är fullt färdigt, till generaltullstyrelsen aflämnar en af honom under edlig förpliktelse afgifven och af två hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning öfver myckenheten och beskaffenheten af alla till fartyget använda olika artiklar, materialförlusten vid arbetet däri inberäknad, för hvilka restitution af eller befrielse från tullafgift sökes, jämte under samma förpliktelse afgifven försäkran, att dessa artiklar äro af utländskt ursprung och att full införseltull för dem blifvit behörigen erlagd eller af generaltullstyrelsen godkänd säkerhet för densamma ställd, samt uppgift ej mindre om dagen, då de angifvits till förtullning, än äfven därom, huruvida sådan angifning skett från nederlag eller från transitupplag eller direkte och i sistnämnda fall jämväl om den lägenhet, med hvilken införseln skett; skolande, hvad husgerådssaker angår, dessutom aflämnas bevis af tullförvaltning, att de här ofvan beträffande sådana artiklar för den medgifna förmånen stadgade särskilda villkor vid verkställd besiktning funnits vara för handen; samt

d) att den, som verkställer nybyggnaden, förbyggnaden eller reparationen, är förbunden att underkasta sig all den kontroll i öfrigt, hvilken generaltullstyrelsen kan finna skäligt föreskrifva.

Verkställes nybyggnaden, förbyggnaden eller reparationen af innehafvare af skeppsvarf eller mekanisk verkstad, och önskar denne anstånd med erläggande af tullafgift för artiklar, som i detta mom. afses, till dess frågan, huruvida befrielse från afgiften må njutas, blifvit afgjord, kan han, efter därom hos generaltullstyrelsen gjord anhållan, erhålla sådant anstånd, om för samma afgift ställes säkerhet, som generaltullstyrelsen finner betryggande; skolande angående tullverkets rätt att, efter utgången af den tid, för hvilken anstånd med tullafgiftens erläggande beviljats, af sådan säkerhet göra sig betäckt för belöpande tullafgift i tillämpliga delar gälla de i § 32 tullstadgan meddelade föreskrifter.

2. Enahanda förmån, som i mom. 1 sägs, tillkommer under där nämnda villkor äfven den, som här i riket för vare sig svensk eller utländsk räkning verkställt nybyggnad, förbyggnad eller reparation af skeppsdocka, dockport, ponton eller slip.

3. De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt från utrikes ort återkommande fartyg under resan blifvit försedt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.»

I en inom Andra Kammaren af herr *D. Broström* väckt motion, n:o 26, som hänvisats till bevillningsutskottet, har förslag framställts,

»att i gällande tulltaxa måtte införas bestämmelse därom, att vid införseln af sådana för nybyggnad, förbyggnad eller reparation af fartyg, skeppsdocka, dockport, ponton eller slip afsedda materialier och skeppsförnödenheter, för hvilka restitution af eller befrielse från tull är medgifven, skall, där tullsatsen är bestämd att utgå efter vikt, till grund för förtullningen läggas importörens af faktura, konnossement eller annan därmed jämförlig handling bestyrkta uppgift å det införda godsets vikt.»

Till stöd för berörda förslag har motionären anfört följande.

»Under det senaste årtiondet har den svenska ångfartygsrederirörelsen företett en ganska aktningvärd utveckling. Ångbåtsflottans storlek har ökats från 181,276 registerton afgiftspliktig dräktighet år 1895 till 408,124 ton år 1904 — det sista år, för hvilket officiella uppgifter föreligga. Enbart under dessa tio år har den alltså betydligt mer än fördubblats. Denna raska utveckling har icke resulterat endast ur gynnsamma fraktförhållanden under nämnda tidrymd. Visserligen intog fraktmarknaden en i hufvudsak fördelaktig ställning under åren 1898 till och med 1900, men den öfriga tiden af tioårsperioden har utmärkts af en stundom till ytterlighet tryckt konjunktur. Att den svenska rederinäringen i trots däraf likvisst under dessa år ständigt gått framåt, visar oförtydligt, att den skötes på ett så ekonomiskt sätt, att kapitalet allt mer och mer finner förtroende till densamma. Vårt folk har också de bästa förutsättningar att drifva sjöfart, enär vi äga en stam af utmärkt dugande sjöfolk såväl för däck som maskineri.

Statsmakterna ha, med blick för den nationalekonomiska betydelsen af att vår sjöfart utvecklas — d. v. s. att vår export och import till allt större grad förmedlas genom svenska fartyg och att rederirörelsen efter hand öfvergår till att omfatta fraktfart jämväl å trader, som ej beröra Sverige —, under senare år visat sig alltmera intresserade af att stödja och upphjälpa denna näring. Det erinras härvid om tillsättandet af 1898 års handels- och sjöfartskommitté, som framlagt en mångfald beaktansvärda förslag. Afskaffandet af konsulatafgifterna och uppläggandet af en nu till 10,000,000 kronor ökad lånefond för rederinäringens understödjande

vittna om att regering och Riksdag ej blott med ord, utan äfven i handling kraftigt vilja upphjälpa näringen. Man får hoppas, att denna uppmuntran från statsmakternas sida skall kraftigt sporra näringens utöfvare till att alltmera energiskt arbeta för vår handelsflottas utveckling.

För fosterlandsvännen har det likvisst verkat nedslående, att ångfartygsrederirörelsens utveckling ej följts af ett likartadt uppsving inom det svenska skeppsbryggeriet. Och dock har varfs- och verkstadsindustrien uti Sverige gamla och goda anor. Det erinras härvid om, hurusom på 70- och 80-talen ett flertal ångfartyg byggdes vid våra verkstäder ej blott för inhemsk räkning, utan äfven för norska och danska rederier, ja, t. o. m. för tyska. Under de senaste tio åren har en nedslående förändring härvid ägt rum, i det att våra verkstäder så godt som upphört att bygga för utländska kunder med undantag af ryska. Danska och norska verkstäder ha öfverflyglat våra inhemska samt på grund af öfverlägsen konkurrenskraft levererat ett flertal ångare till svenska rederier. Sistlidet år byggdes exempelvis uti Danmark för en svensk firma tvenne stora ångare, som hvardera kostade bortåt en million kronor.

Vår statistik visar, att importen af från utlandet inköpta ångfartyg stigit från 12 fartyg om 10,950 ton år 1895 till 31 fartyg om 26,663 ton år 1903.

Beträffande byggandet af svenska ångfartyg utvisa däremot uppgifterna till fartygsregistret under perioden 1895—1903 fortfarande nedslående siffror.

Å svenska varf hafva nämligen byggts

1895.....	16	fartyg	om	2,021	ton
1896.....	14	»	»	1,479	»
1897.....	21	»	»	3,449	»
1898.....	22	»	»	2,424	»
1899.....	35	»	»	5,315	»
1900.....	22	»	»	3,739	»
1901.....	28	»	»	3,779	»
1902.....	25	»	»	3,621	» och
1903.....	22	»	»	6,864	» .

Vid bedömandet af dessa siffror måste tagas i betraktande, att den här angifna byggnadsverksamheten hufvudsakligen afser fartyg uti inrikes fart och kustfart — alltså en cert af fartyg, som nästan ligga utom om-

rådet för utländsk konkurrens. Den stora utgående lastångareflottan, på hvilken ångfartygsrederirörelsen är koncentrerad, beröres knappt af den inhemska byggnadsverksamheten.

Att ingå på en undersökning af orsakerna till det otillfredsställande läget af vår skeppbyggnads industri torde här ej vara nödvändigt.

Så mycket kan dock sägas, att, hvilken kritik man än vill bestå våra större skeppsvarf, det kan påvisas, att det ej enbart är på otidsenlig organisation och för ringa intensitet i arbetet, som stagnationen i deras verksamhet grundar sig. Vi hafva ju nämligen, såsom för alla är bekant, varit nog lyckliga att kunna bygga våra pansarfartyg vid inhemska varf. Endast beställningarne från staten ha gifvit verkstäderna ett betydande arbete och afhållit dem från att framdrifva byggandet af handelsfartyg. Därjämte har den stora tillströmningen af från utlandet inköpta ångare förskaffat våra verkstäder, särskildt under vinter- och vårmånaderna, liflig sysselsättning med reparationsarbeten. Härtill kommer, att våra verkstäder på grund af det inhemska stålets högre inköpspris måste med hänsyn till materialets anskaffande vara beroende af utländska leverantörer.

Dessa torde vara viktiga anledningar till att våra varf hvarken af omständigheterna tvingats försöka eller ens kunnat upptaga konkurrensen med utländska verkstäder.

Fartygsägaren måste emellertid för att med framgång kunna upptaga täflan på världsmarknaden skaffa sig den bästa och billigaste fartygsmaterielen. När han ej kan få tillgång därtill uti det egna landet, nödgas han i utlandet köpa eller bygga sina fartyg. Den största ångare, som för svenskt rederis räkning hittills byggts uti Sverige, ägde en lastdrygheit af c:a 2,200 ton. Svenska rederier äga däremot numera ett flertal lastångare med en lastdrygheit af 4,000, 5,000, 6,000, 7,000 ton — den största lastar 7,600 ton. Detta visar, att den svenske redaren för att med framgång kunna konkurrera har måst anskaffa en fartygsmateriel af sådan storlek, att den svenske skeppsbyggaren hitintills ej kunnat följa med uti denna utveckling. Likvisst spörjes nu en glädjande förändring, i det att ej mindre än trenne lastångare med öfver 3,000 ton lastdrygheit blifvit beställda för svensk räkning vid inhemska verkstäder och innevarande år lära blifva färdiga.

För att uppmuntra det inhemska skeppsbyggeriet ha nu statsmakterna medgifvit restitution af tullen å alla materialier, som införas från utlandet för fartygsbyggnad eller för användning i skeppsdocka, dockport, ponton eller slip. Härmed har dock skeppsbyggeriet i landet ingalunda bereds

möjlighet att erhålla de erforderliga byggnadsmaterialierna på lika gynnsamma villkor som de utländska konkurrenterna.

Redan det förhållandet, att våra skeppsbyggare för materialiernas anskaffande skola vara beroende af utlandet till följd af den utländska varans större prisbillighet, försätter dem nämligen i en ofördelaktig ställning i jämförelse med t. ex. tyska och engelska skeppsbyggare, som ha en jämn och ständig tillgång på materialier med korta transporter från bruken. Våra verkstäder ha däremot att bära betydande frakt- och andra kostnader för att erhålla sina materialier. Men härtill kommer på grund af föreskriften i tulltaxan, att tullen skall utgå med visst belopp pr kg., att tullverket för restitutionens beviljande fordrar, att de importerade materialierna skola vid införseln uppvägas -- en fordran, som förorsakar skeppsvarfven ganska afsevärda kostnader och olägenheter. Enligt meddelande från ett af våra skeppsvarf har med uppvägningen af de 1,200,000 kg. järn, som införts i och för byggandet af ett utaf de ofvan omnämnda, å inhemska varf under byggnad varande större fartygen, varit förenade följande utgifter, nämligen: godtgörelse till kontrollör och vaktbetjäning vid uppvägningen 300 kronor, afgift till tullverket 100 kronor, packhuspenningar 800 kronor, aflöning till vägarelag, hyra af för järnets transport erforderliga pråmar m. m. 3,500 kronor eller således tillsammans nära 5,000 kronor. Vidare förorsakades varfvet stor olägenhet däraf, att järnet måste transporteras bort, allteftersom det uppvägs af kontrollören, i stället för i den ordning, som var lämpligast för arbetet å varfvet. Vägningen af ifrågavarande myckenhet järn kräfde en tid af omkring 25 dygn, och den härigenom föranledda tidsförlusten kunde för varfvet blifva så mycket mera förlustbringande, som plikten för försenad leverans af fartyget utgjorde 500 kronor per dag.

För öfrigt är att märka, att vid brådskande arbeten, såsom reparationer efter haverier m. m., den omständliga proceduren med materialiernas uppvägende öfver hufvud ej kan medhinnas utan afsevärda svårigheter.

Alla dessa utgifter och olägenheter skulle kunna undvikas, såvida vägning af materialierna ej påfordrades. Man skulle kunna finna tullverkets fordran, att så skall ske, rimlig, för så vidt det vid restitutionen kunde praktiskt genom vägning styrkas, att samma vikt ingått uti fartyget. Men då plåt, spant och dylikt undergå många förändringar både till form och vikt, innan de insättas i ett fartyg, blir restitutionen beroende på det af vederbörande verkstadstjänstemän under edlig förpliktelse

afgifna intyget, att det importerade materialet användts till fartygsbyggnad eller annat ändamål, för hvilket restitution beviljas. Då således fartygsbyggarens egen uppgift i allt fall blir i fråga om restitutionen slutligen bestämmande, synes det, som om vid införandet af de för fartyget afsedda materialerna ej behöfde fordras annan garanti än en genom faktura eller liknande handling bestyrkt förklaring af importören rörande godsets vikt. Den besparing, som härigenom vunnes, kunde vid valet mellan ett svenskt och ett utländskt varf falla utslaget till förmån för det förra. Konkurrensen på alla områden inom affärslifvet är nämligen numera så skarp, att en minskad utgift på några tusen kronor kan, äfven när det gäller så stora affärer som de ifrågavarande, blifva af afgörande betydelse.»

Bevillningsutskottet, som vid detta ärendes behandling ansett nödigt att från kungl. generaltullstyrelsen erhålla yttrande öfver motionen, har i vederbörlig ordning utverkat Kungl. Maj:ts befallning till generaltullstyrelsen att till utskottet inkomma med dylikt yttrande äfvensom därvid afgifva det förslag till förändrad lydelse af hithörande bestämmelser, som under förutsättning af bifall till ifrågavarande motion ansåges erforderligt.

I anledning häraf har generaltullstyrelsen uti en den 6 innevarande mars dagtecknad skrifvelse anfört följande:

»Vid 1904 års riksdag förelåg till behandling en inom Andra Kamraren väckt motion med förslag, att sådan ändring i gällande bestämmelser måtte vidtagas, att vid tullbehandling af materialier och skepps-förnödenheter, som infördes för att användas till byggande eller utrustning af fartyg, vederbörande tullförvaltning måtte, där ej särskild anledning funnes att underkasta varorna vägning, berättigas att taga den i faktura eller konossement uppgifna vikt för god. Nämnda års Riksdags bevillningsutskott hemställde vid behandlingen af denna motion, att densamma icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda. Såsom skäl härför anförde bevillningsutskottet, att, oafsedt det förhållande, att ett stadgande i den föreslagna riktningen icke vore af beskaffenhet att kunna inrymmas i tulltaxan eller därmed sammanhängande bestämmelser, alltför stora betänkligheter syntes möta mot att i något fall frikalla tullmyndigheterna från vidtagande af den tullbehandlingsåtgärd, som ensamt kunde tillförsäkra kronan, att tullavgifter, hvilka skulle utgöras efter inkommande varors vikt, blefve med rätta belopp i tullverkets räkenskaper uppdebi-

terade, då man nämligen icke syntes vara berättigad att i likhet med motionären utgå från det antagandet, att i hvarje fall vara, som vid tullbehandling anmäldes skola användas på sätt, som i § 8 tulltaxeunder rättelserna afsåges, också komme att finna sådan användning, utan det väl kunde inträffa, att den för varan belöpande tull inflöte i tullkassan utan att sedermera restitueras, hvarvid det natuligtvis vore af vikt, att något tvifvel icke förefunnes om riktigheten af grunden för beloppets beräkande.

De skäl, som sålunda anförts för afstyrkande af den vid 1904 års riksdag väckta motionen, hvilken dock hade väsentligt mindre räckvidd än den nu föreliggande motionen, äro enligt generaltullstyrelsens åsikt afgörande för bedömandet af frågan; och har styrelsen icke något annat att tillägga, än att ett medgifvande af den ifrågasatta befrielsen från vägning af tullpliktiga skeppsmaterialier helt säkert skulle komma att åberopas såsom stöd för anspråk på enahanda befrielse vid införsel af en mängd andra tullpliktiga varor, som införas med tillkännagifvande, att desamma vore afsedda att i förädladt skick och mot åtnjutande af belöpande tullrestitution utföras. Sådan anmälan göres till exempel vid införsel af högst betydande kvantiteter omalen spannmål och råris, af hvilka emellertid långt ifrån de införda kvantiteterna i sin helhet i förädladt skick åter utföras; ja, i fråga om spannmål finnes icke ens såsom villkor föreskrifvet, att den förädlade varan skall vara tillverkad af den införda spannmålen, utan endast att en efter fastställd beräkningsgrund mot den utförda myckenheten mjöl svarande kvantitet omalen spannmål skall vara af tillverkaren införd. I dessa fall finnes således icke någon garanti för att de under restitutionsanspråk införda varorna verkligen komma att återutföras i förädladt skick. Men äfven om bifall till nu förevarande motion icke skulle anses medföra, att eventuella anspråk på befrielse från vägning af andra varor än skeppsmaterialier jämväl borde vinna bifall, kvarstår dock alltid det af 1904 års Riksdags bevillningsutskott omförmälda förhållande, att de såsom skeppsmaterialier anmälda varorna icke komme att för sådant ändamål användas och sålunda restitution af därför erlagd tull icke ifrågakomme; och säkerligen skulle den lättnad, som onekligen ligger i den ifrågasatta befrielsen, innebära en lockelse att vid införsel af sådana varor, som kunde användas lika väl till mångfaldiga andra ändamål som till skeppsmaterialier, alltid anmäla, att afsikten med varornas införsel vore, att desamma skulle användas till skeppsmaterialier, då någon kontroll i detta hänseende ju icke är möjlig.

Generaltullstyrelsen kan därför icke annat än på det kraftigaste afstyrka, att något afseende fästes vid nu ifrågavarande motion.

Då det emellertid blifvit generaltullstyrelsen ålagdt att jämväl upp-
rätta det förslag till förändrad lydelse af hithörande bestämmelser, som,
under förutsättning af bifall till motionen, kunde anses erforderligt, an-
ser sig styrelsen, vid fullgörande af denna del af befallningen, till en
början böra framhålla de synpunkter, som enligt styrelsens förmenande
göra det omöjligt att åt ifrågavarande bestämmelser gäfves den allmänna
affattning, som med motionen åsyftas. Hvad då beträffar de handlingar,
hvilka skulle få godkännas för bestyrkande af importörens uppgifter om
varans vikt — hvilka uppgifter lämpligen borde lämnas å angifnings-
inlagan — borde det icke ifrågakomma att gifva dylikt vitsord åt någon
annan handling än faktura, då de i konossement, viktnotor eller andra
sådana handlingar förekommande viktuppgifter ofta äro endast ungefär-
liga. Men till ytterligare säkerhet borde ock föreskrifvas, att sådant vits-
ord finge gifvas åt faktura, endast då den vore af säljaren till riktig-
heten bestyrkt och försedd med hans namnunderskrift. Då vidare en
faktura icke kan för ifrågavarande ändamål användas, med mindre de i
densamma upptagna varorna äro specificerade i enlighet med svenska
tulltaxans olika rubriker och nettovikten af hvarje, till en och samma
tulltaxerubrik hänförlig del af de inkomna varorna är i fakturan särskildt
uppgifven, kan enligt styrelsens åsikt något allmänt stadgande därom, att
importörens af faktura bestyrkta uppgifter om varans vikt obetingadt
skola läggas till grund för förtullningen, icke meddelas, utan borde det
få ankomma på vederbörande tullförvaltnings bepröfvande i hvarje sär-
skildt fall, huruvida för viktens bestämmande vägning af varorna måste
verkställas eller om vikterna kunde atteras efter importörens af faktura
bestyrkta uppgifter. Ytterligare borde, för att så mycket som möjligt
minska den förut framhållna faran, att tull för varor, som komme att
kvarstanna i landet, blefve beräknad efter en icke kontrollerad vikt, be-
frielse från vägning medgifvas, endast då varorna infördes af innehafvare
af skeppsvarf eller mekanisk verkstad och utgjorde verkliga skeppsmate-
rialier eller skeppsförnödenheter, således icke då de vore hänförliga till
huserådssaker. Hvad angår platsen för det ifrågasatta stadgandet torde,
ehuru styrelsen för sin del biträder den af 1904 års Riksdags bevillnings-
utskott uttalade åsikt, att stadgandet icke är af beskaffenhet att kunna
inrymmas i tulltaxan eller därmed sammanhängande bestämmelser, det
likväl få anses mest lämpligt, att stadgandet finge inflyta i § 8 tulltaxe-

underrättelserna såsom punkt 3, i följd hvaraf nuvarande punkt med detta nummer skulle erhålla numret 4.

På grund af hvad sålunda anförts anser styrelsen, att, därest någon bestämmelse i den i motionen åsyftade riktning finnes böra meddelas, denna bestämmelse bör inflyta i § 8 tulltaxeunderrättelserna såsom punkt 3 och erhålla följande lydelse:

3. Införas materialier och skeppsförnödenheter, hvarom här ofvan förmåles, af innehafvare af skeppsvarf eller mekanisk verkstad och äro de införda varorna icke hänförliga till husgerådssaker, må, då tullen för varorna enligt gällande bestämmelser skall utgå efter vikt, på vederbörande tullförvaltnings bepröfvande ankomma, huruvida för viktens bestämmande varorna skola i vanlig ordning vägas eller om för sådant ändamål varuägarens å angifningsinlagan lämnade, af företedd faktura bestyrkta uppgifter må tillerkännas vitsord; skolande faktura icke i berörda afseende godkännas, med mindre densamma är af säljaren till riktigheten bestyrkt och försedd med hans namnunderskrift.»

Att skeppsbyggeriet är en för vårt land naturlig näring, därom torde meningarna icke vara delade, liksom icke heller därom, att densamma i olika hänseenden är af synnerlig betydelse för landet i dess helhet. Hvarje förslag, som är ägnadt att verksamt bidra till denna närings höjande och utveckling, synes därför vara förtjänt af allvarligt beaktande från statsmakternas sida. Riksdagen har också vid flera tillfällen visat sig vilja behjärta och tillmötesgå ifrågavarande närings kraf. Det må härvid särskildt erinras om de lättnader i tullhänseende, som genom beslut vid 1904 års riksdag kommo denna näring till del i afseende å villkoren för åtnjutande af tullrestitution eller befrielse från tullafgift för tullpliktiga fartygs-materialier och skeppsförnödenheter och särskildt i fråga om tiden för åtnjutande af dylik restitution eller befrielse, hvilken tid utsträcktes från två till tre år.

Om man sålunda kan utgå därifrån, att hvarje lämpligt förslag i syfte att uppmuntra och understödja skeppsbyggerinäringen bör vinna behörigt beaktande, måste man dock med nödvändighet tillse, att icke sådana åtgärder vidtagas, som på något sätt träda statens berättigade intressen för nära.

Hvad nu angår här ifrågavarande förslag eller att i gällande tulltaxa införa bestämmelse därom, att vid tullbehandling af sådana fartygs-materialier och skeppsförnödenheter, för hvilka restitution af eller befrielse

från gäldande af tullafgift är medgifven, skall till grund för förtullningen läggas importörens af vissa handlingar styrkta uppgift om godsets vikt, vill utskottet erinra, att, på sätt generaltullstyrelsen i sin ofvanberörda skrifvelse jämväl omnämnt, ett liknande förslag förelåg till behandling vid 1904 års riksdag. Nämda förslag, hvilket, såsom af generaltullstyrelsen framhålles, var af väsentligt mindre räckvidd än det nu föreliggande, blef emellertid af skäl, som återfinnas här ofvan i generaltullstyrelsens yttrande, af bevillningsutskottet afstyrkt och vann icke heller Riksdagens bifall.

Såsom i motionen framhålles, är det visserligen sant, att, då i fråga om här afsedda materialier tullen är fastställd att utgå efter vikt, hvilken alltså måste i hvarje särskildt fall af vederbörande tullmyndighet utrönas, sådant ofta nog med hänsyn till dessa varors tyngd är förenadt med ganska stora svårigheter. Särskildt framträda dessa olägenheter, då fråga är om tullbehandlingen af mera betydande skeppslaster, afsedda för byggande af större fartyg, ty utom det att en dylik tullbehandling vållar importören ej obetydliga direkta kostnader, föranleder den ock tidsförlust, som naturligtvis i sin mån ej oväsentligt bidrager att öka dessa kostnader. De kraf på lättnader i berörda afseenden, som framföras i motionen, torde därför få anses vara synnerligen behjärtansvärda.

På hvilket sätt de ifrågavarande olägenheterna må kunna i möjligaste mån aflägsnas, lär emellertid onekligen vara ganska svårt att afgöra. Men det synes åtminstone icke böra ske på den väg, motionären föreslagit, ty detta skulle, enligt utskottets åsikt, leda till alltför betänkliga konsekvenser. De skäl, som af 1904 års bevillningsutskott anfördes och hvilka af generaltullstyrelsen åberopats för afstyrkande af det föreliggande förslaget, äro af så tungt vägande art, att utskottet anser sig icke böra biträda detsamma.

Utskottet föreställer sig emellertid, att motionärens syfte skulle kunna nöjaktigt tillgodoses på annat sätt, och vill utskottet i sådant afseende erinra, att genom föreskrift i Kungl. Maj:ts skrifvelse till generaltullstyrelsen angående ändringar i gällande bestämmelser rörande tullbehandlingen af från utrikes ort inkommande varor den 12 oktober 1889 medgifvits, att vid packhusbehandling af åtskilliga i skrifvelsen uppräknade varor vikten under vissa närmare angifna villkor icke behöfde utrönas genom vägning af hvarje kolli för sig, utan allenast genom profvägning af ett större eller mindre antal kolli, som vederbörande tull-

förvaltning ägde bestämma. Då det sålunda visat sig möjligt att i fråga om andra artiklar vid tullbehandlingen åstadkomma afsevärda lättnader, föreställer sig utskottet, att den möjligheten ej skulle vara utesluten, att vare sig genom profvägning eller genom andra åtgärder för beräkning af vikten jämväl med afseende å fartygsmaterialier och skeppsförnödenheter lättnader i förevarande syfte kunde genomföras. De föreskrifter, som därför erfordras, torde emellertid redan på grund af sin natur under inga förhållanden böra inrymmas i tulltaxan eller därmed sammanhängande bestämmelser, utan lär det böra öfverlämnas åt Kungl. Maj:t att vidtaga de åtgärder, som i förevarande afseende må finnas ändamålsenliga. Utskottet har därför, behjärtande frågans vikt och betydelse, ansett sig böra tillstyrka aflåtande af en skrifvelse i ämnet till Kungl. Maj:t.

Under återopande af hvad sålunda blifvit anfördt, hemställer bevillningsutskottet,

att Riksdagen, i anledning af förevarande motion, ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta undersöka, huruvida genom profvägning eller på annat ändamålsenligt sätt lättnader i tullbehandlingshänseende må kunna medgifvas vid införsel för innehafvares af skeppsvarf eller mekanisk verkstad räkning af sådana i § 8 tulltaxeunderrättelserna omförmälda materialier och skeppsförnödenheter, hvilka icke äro till husgerådssaker hänförliga, äfvensom därefter vidtaga de åtgärder, hvartill en dylik undersökning kan gifva anledning.

Stockholm den 29 mars 1906.

På bevillningsutskottets vägnar:

H. CAVALLI.

Reservation

af herr friherre *Klingspor*.

Herr *J. Bromée* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i den slutliga behandlingen af detta ärende.
