

**Nr 50.**

Ankom till riksdagens kansli den 29 maj 1933 kl. 2 e. m.

*Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av väckta motioner om importförbud beträffande äldre fartyg samt importreglering beträffande smidbart järnskrot m. m.*

I två likalydande, till bevillningsutskottet hänvisade motioner, nr 218 i första kammaren av herr *Nordborg* och nr 380 i andra kammaren av herr *Christiernsson* m. fl., har hemställts, »att riksdagen måtte besluta dels om importförbud beträffande fartyg av högre ålder än 25 år,

dels att till Kungl. Maj:t avlåta skrivelse med begäran att exportförbud å smidbart järnskrot icke måtte förnyas för tid efter den 28 februari 1933,

dels ock att hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag i syfte att genom lämpligt avvägd tullsats eller eljest viss importreglering beträffande smidbart järnskrot åvägbringas».

Till stöd för dessa yrkanden hava motionärerna åberopat motiveringen i två av dem väckta, till statsutskottet hänvisade likalydande motioner nr 162 i första kammaren och nr 173 i andra kammaren, vilka motioner avse anvisande av anslag till ett belopp av 2,8 miljoner kronor för inköp under statens medverkan av äldre svenska fartyg i och för deras nedskrotning vid svenska varv. Av motiveringen framgår, att motionärerna ansett den i sistnämnda motioner föreslagna anordningen förutsätta, att för framtiden all import av fartyg av högre ålder än 25 år lagenligt förhindrades samt att enligt motionärernas uppfattning även andra åtgärder vore erforderliga för att den avsedda nedskrotningsverksamheten vid varven skulle komma i gång i större skala. Gällande exportförbud beträffande smidbart järnskrot borde sålunda icke vidare förnyas ävensom en lämpligt avvägd tull åsätts dylikt skrot, därest icke rent av importförbud kunde anses motiverat med hänsyn till den ökning av den inhemska skrottillgången, som vore att förutse.

I detta sammanhang må erinras, att exportförbud å smidbart järnskrot ursprungligen infördes genom kungörelse den 23 september 1927 (nr 356) samt efter 1928 års riksdags hörande därefter av Kungl. Maj:t förlängts, i regel varje gång för en period av sex månader. Motiven för 1928 års riksdags ståndpunkttagande i frågan återfinnas i sammansatta bevillnings- och första lagutskottets, av riksdagen godkända utlå-

tande nr 2. Däri uttalades bland annat, att med hänsyn till den inhemska handelsjärntillverkningens betryckta läge, vilket skulle än mera försämraras, därest tillgången på järnskrot av lämplig kvalitet genom exportens frigivande, innan andra skrotkonsumerande länder vidtagit samma åtgärd, skulle ytterligare begränsas, goda skäl talade för en utsträckning av det då gällande utförselförbudets giltighetstid — Nu gällande förbud grundar sig på kungörelsen den 28 augusti 1930 (nr 332) angående förbud mot utförsel från riket av smidbart järnskrot, vilken senast enligt kungörelse den 17 februari 1933 (nr 42) förordnats skola äga fortsatt tillämpning från och med den 1 mars 1933 tillsvidare till och med den 30 juni samma år.

Efter därom i grundlagsenlig ordning framställd begäran har utskottet emottagit ett av kommerskollegium den 4 april 1933 avgivet utlåtande i anledning av de föreliggande motionerna jämte avskrifter av dels ett utav kommerskollegium samma dag till statsutskottet avgivet utlåtande över omförmälda motioner I:162 och II:173, dels ock till kollegium inkomna yttranden i ämnet från Jernkontoret, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustrieförening och Svenska järnskrothandlareföreningen.

I det till statsutskottet avgivna utlåtandet, vilket torde komma att — jämte omförmälda, till kommerskollegium inkomna yttranden — i avtryck åtfölja statsutskottets utlåtande över motionerna I:162 och II:173, har *kommerskollegium* ansett sig kunna förorda beaktande för närvarande av i sistnämnda motioner framfört förslag allenast på så sätt, att kollegium på grund av förebragt utredning tillstyrkt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt verkställande av utredning i vad mån behov av stödåtgärder från statens sida för sjöfarten särskilt under den nuvarande allmänna krisen föreligger samt rörande de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder.

Rörande det huvudsakliga innehållet i de till kommerskollegium inkomna yttrandena, särskilt i vad desamma beröra nu förevarande motioner, må följande redogörelse lämnas.

*Fullmäktige i Jernkontoret.* Införandet av importförbud för äldre fartyg syftade uppenbarligen till att helt förhindra anskaffandet av billigt utranterat tonnage för nedskrotning och sålunda tillförsel till den inhemska skrotmarknaden av en vara till billigare pris än den statspremierade verksamheten möjligen komme att leverera, enär full frihet skulle finnas att även exportera det härvid fallande skrotet. Skulle ett sådant förbud förknippas med av motionärerna äskade åtgärder för importreglering och samtidigt slopande av hittillsvarande exportförbud å järnskrot i syfte att bereda mycket vinstgivande avsättningsmöjligheter för det vid upphuggningen fallande, premierade skrotet, komme den svenska järnhanteringen inom kort att råka i ett mycket prekärt läge på grund av alltför höga skrotpris och svårigheten för att icke säga omöjligheten att anskaffa till-

räckliga kvantiteter. I motionerna omförmälda cirka 73,000 bruttoton äldre fartyg, representerande enligt preliminär beräkning cirka 44,000 ton skrot, motsvarade endast omkring 3 månaders skrotkonsumtion. Det smidbara skrotet spelade för handelsjärntillverkningen en mycket avsevärd roll och vore för de svenska järnverken rent av ett livsvillkor under nuvarande lågkonjunktur, då man måste begagna varje till buds stående möjlighet att förbilliga sin tillverkning. Beträffande handelsjärnet rådde som känt sedan flera år en mycket stark utländsk konkurrens. Emellertid hade handelsjärnet under senare år kommit att få en alltmer ökad betydelse. Detta framginge däraf, att dess andel i den totala svenska järntillverkningen från att år 1929 hava utgjort 53 procent successivt ökat till 64 procent år 1932. Denna utveckling hade kunnat äga rum tack vare exportförbud å svenskt och fri import av utländskt skrot. Skulle genom vidtagande av restriktiva åtgärder av i motionerna ifrågasatt slag järnverkens möjligheter att anskaffa skrot omöjliggöras, skulle detta betyda avsevärt minskad konkurrensförmåga och som följd däraf minskade möjligheter att sysselsätta de vid bruken anställda arbetare. Fullmäktige måste därför på det bestämdaste uttala sig mot varje åtgärd, som syftade till ett fördyrande av denna för verken så viktiga råvara.

I ett flertal yttranden till collegium hade fullmäktige påvisat, att skrotpriset icke rönt något inflytande av skrotexportförbudet. Priserörelserna i Sverige hade i det stora hela följt de tendenser, som gjort sig gällande på kontinenten. Svenska inköp av skrot från utlandet hade emellertid möjliggjorts tack vare att ett lägre skrotpris varit rådande i Tyskland än i Sverige samt det förhållandet, att Polen under lågkonjunkturen icke uppträtt som köpare i någon nämnvärd omfattning. Situationen på skrotmarknaden hade emellertid under senaste tiden förändrats till nackdel för de svenska verken. En prisstegring av betydande mått hade nämligen under de senaste månaderna inträffat å kontinenten. — I utlandet bibehölle man alltjämt där införda restriktioner i fråga om skrothandeln, vare sig de bestode i exportförbud eller exporttullar. Icke i något land hade veterligen ifrågasatts sådana restriktiva åtgärder i fråga om införseln av skrot, som motionärerna föreslå.

Sammanfattningsvis anfördes, att fullmäktige ville för sin del visserligen icke avstyrka en subvention till rederinäreringen, därest statsmakterna skulle anse, att denna näring i jämförelse med de flesta övriga näringsgrenar inom landet skulle vara i mera trängande behov av att en så ovanlig åtgärd ifrågakomme på det allmännas bekostnad, men finge fullmäktige hemställa, att densamma endast måtte komma till stånd under följande förutsättningar, nämligen:

»att den föreslagna subventionen nedsattes till rimligt belopp;

att varven erlägga betalning efter vissa grunder för det tonnage, som överlämnas till dem för nedskrotning;

att det vid upphuggningen fallande skrotet i möjligaste mån reserveras för den inhemska järnindustriens behov, och att varven sålunda icke, i enlighet med vad motionärernas förslag innebär, skulle äga rätt att avyttra delsamma till järnverkens utländska konkurrenter;

att icke några som helst åtgärder i importreglerande syfte av ifrågasatt art vidtagas, enär dylika skulle leda till försvårade möjligheter för järnverken att anskaffa erforderliga kvantiteter skrot under nu rådande förhållanden å skrotmarknaden och under normala förhållanden verka prisfördyrande på denna för järnverken så utomordentligt viktiga råvara; sådana åtgärder skulle beröva verken möjlighet att behålla den andel av

den svenska handelsjärnsförbrukningen, de tillkämpat sig, och sålunda medföra ökad och permanent arbetslöshet vid bruken, under det att desamma för varvens vidkommande endast skulle innebära en tillfälligt minskad arbetslöshet».

Därjämte hemställde fullmäktige, med avstyrkande av motionärernas förslag angående gällande exportförbuds å smidbart järnskrot upphörande, att kollegium i stället måtte på det kraftigaste förorda en förlängning under minst ett år av samma förbuds giltighetstid.

*Sveriges redareförening* och *Sveriges varvsindustriförening* hava båda yttrat sig i tillstyrkande riktning, därvid emellertid sistnämnda förening förklarat sig icke hava anledning att vare sig tillstyrka eller motsätta sig importförbud å fartyg med högre ålder än 25 år. Aktiebolaget Lindholmen—Motala har i ett särskilt yttrande förklarat, att en importtull å skrot skulle medföra en konstlad prisstegring därå, som visserligen vore värdefull för vår varvsindustri men som samtidigt komme att ytterligare försvåra verksamheten för en annan näringsgren, järnhanteringen, samt att bolaget därför icke kunde tillstyrka förslaget om importtull å smidbart järnskrot.

*Svenska järnskrothandlareföreningen* har ansett sig sakna anledning göra något uttalande om förslaget angående importförbud å fartyg över 25 år. Föreningen har däremot förklarat, att syftemålen med de två senare momenten i förevarande motioner vore desamma, som föreningen redan tidigare givit uttryck åt. Import av järnskrot påginge i stor skala och för importerat skrot betalades högre pris än för det inhemska. Om denna favorisering av utländskt skrot icke skett i avsikt att pressa prisen för det inhemska, syntes en hel del importerat skrot kunnat ersättas med sådant, som kvarligger inom landet. Föreningen instämde sålunda i motionärernas begäran om exportförbudets upphörande och åtgärder för förhindrande av, att det inhemska skrotet skall behöva säljas till lägre pris än som betalas för utländskt.

*Kommerskollegium* har med sitt till bevillningsutskottet avgivna uttalande i anledning av förevarande motioner överlämnat två sammanställningar, den ena rörande från utlandet under vissa år inköpta fartyg om 20 tons nettodräktighet och därutöver, 20 år gamla och äldre, respektive fartyg om 100 nettoton och däröver med en ålder av 25 år eller mera samt den andra rörande Sveriges utrikeshandel med skrot av smidbart järn under år 1932 samt de första månaderna 1933, vilka sammanställningar i avtryck åtfölja detta betänkande såsom bil. 1 och 2. I utlåtandet har kommerskollegium anfört i huvudsak följande.

Vad först anginge den väckta frågan angående införande av *importförbud beträffande äldre fartyg* ville kollegium — med överlämnande av en sammanställning rörande från utlandet under vissa år inköpta fartyg om 20 tons nettodräktighet och därutöver, 20 år gamla och äldre, respektive fartyg om 100 nettoton och däröver med en ålder av 25 år eller mera (se bil. 1) — framhålla, att såvitt för kollegium vore känt Norge vore det enda land, som hade restriktioner av denna art beträffande fartygsförvärv från utlandet. Enligt provisorisk lag av den 21 juli 1916 finge sålunda där fartyg över 20 år gamla icke inköpas från utlandet. Undantag gällde för

fartyg om 100 bruttoton eller därunder samt för fartyg, som vore byggda för fångst eller fiske på havet, bärgning, bogsering, isbrytning eller liknande ändamål och alltså skulle användas till dylikt bruk. Dessa sålunda undantagna fartyg finge, oavsett sin ålder, inköpas, såframt de efter av vederbörande tillsynsmyndighet anordnad besiktning befundes i fullt betryggande skick. Uppmärksammas borde vidare, att fartyg, som inköpts för nedskrotning («ophugning») eller avriggning till präm, dock finge oavsett ålder eller klass införas till Norge, därest det efter vederbörlig besiktning befunnits sjödugligt för resan.

Det kunde enligt kollegii mening otvivelaktigt anföras åtskilliga skäl för införande av importförbud för äldre fartyg såsom komplement till från statens sida vidtagna åtgärder till stöd för modernisering av det svenska tonnage. Det syntes emellertid icke kunna ifrågakomma att göra ett sådant förbud så bindande, att icke undantag därifrån skulle kunna medgivnas i fall då på grund av styrkta särskilda förhållanden förvärv till landet av fartyg av detta slag kunde anses tillrädligt eller önskvärt. Prövningen av hithörande frågor måste dock bliva av mycket ömtålig och även eljest vansklig karaktär. Då vidare denna fråga om importförbud beträffande vissa fartyg intimt sammanhänge med den av kollegium i övrigt förordade utredningen, syntes kollegium i varje fall icke för närvarande lämpligt att vidtaga åtgärder i med motionerna avsett syfte.

Vidkommande härefter *frågorna om upphävande av gällande exportförbud å smidbart järnskrot samt tullbeläggning av eller importreglering beträffande sådant skrot* erinrade kollegium till en början, att kungörelsen den 28 augusti 1930 angående förbudet numera förordnats skola äga fortsatt tillämpning tills vidare till och med den 30 juni 1933 ävensom att kommerskollegium och generaltullstyrelsen i gemensamt yttrande i ämnet den 8 februari 1933 anført bland annat följande:

»I sitt senaste, den 4 augusti 1932 avgivna gemensamma utlåtande uti ifrågavarande ämne betecknade ämbetsverken de internationella förhållandena på det handelspolitiska området såsom ytterst labila och förklarade sig under hänvisning härtill anse det mindre tillrädligt, att den handelspolitiska beredskapsställning, vårt land genom ifrågavarande exportförbud intagit, rubbades. Den handelspolitiska situationen torde alltså vara lika svävande. Ämbetsverken erinra i detta sammanhang om pågående handelstraktatförhandlingar med olika makter. Vid anförda förhållanden bör enligt ämbetsverkens mening exportförbudet alltså upprätthållas.»

Därjämte erinrade kollegium, att ämbetsverken i utlåtande den 28 juli 1930 anmält, att exportförbudet, från vilket licenser dittills huvudsakligen beviljats för enstaka, specificerade skrotpartier, i fortsättningen kunde modifieras genom att licenser meddelades mera generellt för viss tid och upp till viss lämpligt avvägd myckenhet. Sådana s. k. generella licenser blevo även vanliga, och syntes härigenom de från vissa håll överklagade svårigheterna för skrothandeln högst väsentligt hava minskats. Under de närmast följande åren kännetecknades också skrotmarknaden av ett visst lugn. Den starka efterfrågan på skrot från andra järnproducerande länders sida avtog, skrotpriset sjönk och för de inhemska järnbruken yppades icke större svårighet att i den öppna marknaden täcka skrotbehovet. Situationen i avseende å skrottillgången syntes emellertid vara på väg att ånyo skärpas för järnbruken och, såsom framginge av jernkontorets i ämnet avgivna yttrande, anses en åtstramning av skrotmarknaden hava inträtt, vilken åter skulle motivera en mera restriktiv inställning i fråga om

skrotexporten från Sverige. Kommerskollegium hade också i senare yttranden rörande ansökningar om tillstånd att utföra skrot ansett sig böra förorda viss begränsning beträffande nya licenser. Ehuru läget icke ännu kunde fullt överblickas, syntes dock så mycket kunna sägas, att skrotmarknaden för järnbrukens vidkommande redan vore vida vanskligare än den på flera år varit. Skrotkonsumtionen och skrotprisen vore på kontinenten i stigande, sannolikt icke utan samband med den politiska oron i Europa, och efterfrågan på svenskt skrot för export hade ökats i samma mån.

Huru denna situation än komme att utveckla sig, syntes det dock vara ställt utom allt tvivel, att motionärerna här vidrört ett för den svenska järnhanteringen ytterst ömtåligt område. Exportförbudets upphävande skulle under nu rådande förhållanden sannolikt hårt träffa järnindustrien. Med denna industris stora betydelse för vårt land, icke minst ur arbetslöshetssynpunkt, måste ett statligt ingripande av nämnd art med sin — för övrigt av motionärerna direkt avsedda — prisstegrande effekt förefalla betänkligt.

Då tullbeläggning av importerat skrot eller importreglering av skrotinförseln till ökande av den inhemska nedskrotningens vinst måste få samma menliga inverkan på de skrotförbrukande järnverkens konkurrensförmåga, särskilt i avseende å produktion av handelsjärn, finge även sistnämnda åtgärder betecknas såsom olämpliga ur järnindustriens synpunkt.

Visserligen kunde man tänka sig möjligheten av att kompensera de höjda skrotprisen genom en motsvarande reglering uppåt av järnindustriens tullskydd, men en så vittgående omläggning av tullagstiftningen syntes av andra skäl för närvarande icke böra ifrågasättas.

Det kunde till slut framhållas, att ökning av det inhemska skrotfallet genom upphuggning av utrangerade fartyg givetvis icke vore stridande mot järnindustriens intressen, utan tvärtom kunde för järnbruken innebära en fördel, men detta syntes endast gälla under förutsättning, att skrotprisen samtidigt icke stegrades utöver vad järntillverkningen kunde bära. Sverige hade normalt ett betydande importöverskott i fråga om smidbart järn, för vilket järnbruken finge betala världsmarknadspriset. Erfarenheten hade visat, att ett upprätthållande av exportförbudet under rådande handelspolitiska osäkerhetstillstånd väl låte för ena sig med ganska stor frihet för exporthandeln med skrot, så länge icke extraordinära faktorer försköte läget på för järnhanteringen alltför ogynnsamt sätt. Då dessa faktorer icke för närvarande kunde nämnvärt påverkas till vårt lands förmån genom åtgärder från svensk sida, och utlandet i huvudsak alltjämt vidhölle en restriktiv handelspolitik i avseende å respektive länders egna skrottillgångar, syntes det för närvarande vara förenat med svåröverskådliga risker att övergiva den handelspolitiska beredskapsställning vårt land intagit i och med exportförbudet i fråga.

Med hänsyn till vad salunda anförts kunde kommerskollegium icke förorda särskild åtgärd för närvarande i anledning av förevarande motioner.

*Utskottet.*

Av den i ärendet verkställda utredningen torde framgå, att tillgången på skrot av smidbart järn är av stor betydelse för den svenska järnhanteringen och särskilt för produktionen av handelsjärn ävensom att situationen i avseende å skrotmarknaden synes vara på väg att ånyo skärpas

för järnbruken. Till följd härav och med hänsyn till vad fullmäktige i järnkontoret och kommerskollegium i övrigt anfört till belysande av frågan om upphävande av exportförbudet för smidbart järnskrot, har det synts utskottet, att ett frigivande av skrotxporten skulle, särskilt om läget på skrotmarknaden ytterligare skärpes, för järnindustrien kunna medföra olägenheter. Det torde vidare böra uppmärksammas, att det ligger i Kungl. Maj:ts hand att, allt efter utvecklingen av förhållandena på området, bevilja utförsellicenser för järnskrot samt att vid licensgivningen skälig hänsyn torde kunna tagas därtill, att exportförbudet icke må komma att försvåra strävandena på en nedskrotning av gammalt tonnage. På grund av det anförda och då det närmast torde ankomma på Kungl. Maj:t att bedöma, när gällande exportförbud å smidbart järnskrot må kunna undvaras, har utskottet ansett sig böra avstyrka motionärernas förslag, att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om förbudets upphävande.

Av hänsyn till den inhemska järnindustriens intressen och under beaktande tillika, att behovet av smidbart järnskrot under en följd av år varit så stort, att utrikeshandeln därmed städse uppvisat ett betydande införselöverskott, har utskottet ansett sig icke heller kunna tillstyrka motionärernas förslag om en utredning i syfte att införa tull å eller importreglering beträffande järnskrot.

Vad slutligen angår det i motionerna först upptagna yrkandet om importförbud beträffande fartyg av högre ålder än 25 år, kan ett sådant förbud enligt utskottets uppfattning icke under nuvarande förhållanden vara av nämnvärd betydelse.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att de likalydande motionerna I:218 av herr Nordborg och II:380 av herr Christiernsson m. fl., om importförbud beträffande äldre fartyg samt importreglering beträffande smidbart järnskrot m. m., icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 maj 1933.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

---

*Närvarande:* herrar Nilsson i Kristianstad, Örne, Boman, Ericson i Obergå, Jönsson i Slätåker, Jönsson i Boa, Björklund\*, Olsson i Ramsta, Ericson i Boxholm\*, Lithander, Wahlmark, Forssberg, Larsson i Örbyhus, Hjalmarsson, Rosén, Eklund, Heiding, Blomquist, Johansson i Krogstorp och Persson i Undersvik.

\*) Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

---

## Reservation

av herr *Örne*, som ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen, i anledning av motionerna I:218 av herr Nordborg och II:380 av herr Christiernsson m. fl., måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att exportförbudet å skrot av smidbart järn icke måtte ytterligare förlängas.

---

**Bilaga 1.**

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM  
Statistiska Byrån.

**Från utlandet inköpta fartyg**

om 20 nettoton och däröver, 20 år gamla och äldre, åren 1921—1931.

År	Bruttoton	År	Bruttoton
1921 .....	7,453	1927 .....	25,273
1922 .....	35,204	1928 .....	24,515
1923 .....	34,188	1929 .....	35,676
1924 .....	35,243	1930 .....	20,166
1925 .....	12,783	1931 .....	5,849
1926 .....	17,194		

Anm. Uppgifter för tidigare år saknas.

Motsvarande uppgifter för fartyg om 100 bruttoton och däröver 25 år gamla och äldre hava uträknats för åren

1930 .....	9,192	1931 .....	4,092
------------	-------	------------	-------

**Bilaga 2.**

**Sveriges införsel och utförsel av skrot av smidbart järn (stat. nr 1555).**

	Införsel kg.	Utförsel kg.
1932 Januari .....	1,681,459	160,010
Februari .....	1,545,724	230,534
Mars .....	3,069,982	175,366
April .....	6,095,105	253,132
Maj .....	5,542,732	145,296
Juni .....	6,952,173	231,894
Juli .....	6,844,130	289,844
Augusti .....	4,803,904	328,321
September .....	4,120,034	237,827
Oktober .....	6,394,452	262,543
November .....	4,550,330	350,352
December .....	2,191,027	98,990
Året .....	53,791,052	2,764,109
1933 Januari .....	402,199	554,672
Februari .....	743,803	111,322
Mars .....	1,113,363	1,221,027
April .....	3,091,872	229,941
Januari—april .....	5,351,237	2,116,962