

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Da den nugældende Drægtighedsfortoldning af Kul indførtes, blev Tolden pr. Kommercelæst anset i nøje Overensstemmelse med Toldsatfen 7 $\frac{1}{2}$ pr. Tønde, idet det ved de i sin Tid anstillede Undersøgelser blev konstateret, at 21 Tønder Stenful i Gennemsnit svarede til Bestuvningen af een Kommercelæst, og Tolden pr. Kommercelæst vilde herefter — beregnet efter 7 $\frac{1}{2}$ pr. Tønde — udgøre 1 Rdl. 51 $\frac{1}{2}$, der imidlertid afrundedes til 1 Rdl. 48 $\frac{1}{2}$, der nøjagtig svarer til Tolden af 20 $\frac{1}{2}$ Td. à 7 $\frac{1}{2}$. Den saaledes fastsatte Fortoldning af Stenful i fuldlastet Skib efter Kommercelæster maa anses for at have været baade principrigtig og praktisk, saalænge Skibsmaalingen af 1830 var gældende, idet denne gik ud paa Udfindelsen af Skibets Drægtighed \circ : Bæreevne, udtrykt i Kommercelæster. Medens Drægtighedsfortoldningen den Gang i alt væsentligt svarede til Fortoldningen efter det udmaalte Tøndetal og i Reglen kun ydede Klarereren en mindre Fordel, blev Forholdet efter Indførelsen i 1867 af det engelske Skibsmaalingssystem et andet, idet den engelske Maalingemetode gaar ud paa at udfinde det kubiske Indhold saavel af hele Rummet under Dækket eller Dækkene som af samtlige paa øverste Dæk fast anbragte og tillukkede Ophængninger. Summen af de saaledes udfundne Kubik-Indhold udtrykker da Skibets Brutto-Register-Tonnage. Fra Brutto-Tonnagen drages derpaa Summen af Tonnagerne for visse særskilt afdelte Rum i Skibet, saasom Jolke-, Naviagerings- og Maskin-Rum. Det tiloversblevne viser da Skibets Netto-Register-Tonnage \circ : den afgiftspligtige Tonnage. Medens som anført den til 1867 gældende Skibsmaaling gik ud paa at finde Skibenes Bæreevne, gaar altsaa den nugældende ud paa at udfinde deres Ladeevne, altsaa et Rummaal, og det er derfor en uløselig Opgave paa Grundlag af Register-Tonnagen at udfinde, hvor stor Ladning f. Eks. af Kul et Skib kan bære. Stenful er nemlig en saa vægtig Vare, at et Skib med Stenful meget ofte er fuldlastet uden derfor at være fuldbestuvet, og følgerlig er Ladningens Størrelse, saavel hvad Vægten som Mængden i Tønder angaar, afhængig af Skibets Bæreevne. Sagen er nu den, at Register-Tonnagen efterhaanden er bleven gjort overvejende afhængig af de afsluttede internationale Overens-

komster om gensidig Anerkendelse af dette Skibsmaal og er derfor undertastet Forandringer, der særlig i den senere Tid gaa ud paa Redættelsen af den afgiftspligtige Tonnage, væsentlig gennem ny fradragsberettigede Rum, uden at Skibenes Bæreevne derved undergaar nogen mærkbar Forandring, hvormod Bæreevnen stadig ved nye Forandringer i Konstruktionerne forøges. Følgen heraf er bleven, at Register-Tonnagen i bestandig højere Grad afgiver et upaalideligt Grundlag for Toldens Beregning, og de i saa Henseende anstillede Undersøgelser have givet det Resultat, at Drægtighedsfortoldningen i Forhold til Fortoldning efter det udmaalte Tøndetal medfører et Tab for Statskassen af gennemsnitlig 12,6 pCt for Stenful indført i Dampskibe, og 5,0 pCt. for Stenful i Seilskibe.

Dette Tab kan dog ikke betragtes som konstant; thi, som allerede anført, er den nugældende Skibsmaaling afhængig af afsluttede internationale Overenskomster, og det har i den senere Tid vist sig, at der blandt de europæiske Søstater er Stemning for i Skibsmaalingen at indføre den saakaldte British Rule, hvorefter Fradraget for Maskinrum med Tilbehør i Skruedampskibe under visse Betingelser er fastsat til 32 pCt. af Brutto-Tonnagen. Denne Fradragsregel, der bestandig har været gældende i England, er nu indført i Norge, Italien og Østerrig-Ungarn, og forventes i en nær Fremtid ogsaa at ville blive indført i Tyskland. Det vil derfor være nødvendigt i en nær Fremtid at indføre samme Regel her i Riget, idet Fradraget efter denne er saa meget større end efter den for Tiden her brugte Danube Rule, at Dampskibenes Netto-Register-Tonnage vil blive reduceret med ca. 10 pCt. Da nu Skibsafgift, Havnepenge og lignende Afgifter i fremmede Havne beregnes efter Skibenes Netto-Register-Tonnage, vil det herefter være indlysende, hvor vigtig Indførelsen af British Rule — en Foranstaltning, der i Marenes Løb gentagende og indtrængende er bragt i Forslag af Grosserer-societetets Komite og Nordisk Skibsrederforening — er for den danske Dampskibsflaade. Ved Indførelsen af denne Fradragsregel for Maskinrum m. m. i Dampskibe vil imidlertid Tabet for Statskassen ved Fortoldning af Stenful, indført i Dampskibe, efter Register-Tonnagen blive forøget med ca. 10 pCt.