

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

### Til § 1.

At den nuværende Told paa Skibe hviler paa Skibsfarten som en tung og ubillig Byrde, er ofte blevet stærkt fremhævet, og det maa erkendes, at Kravet om dens Afskaffelse er fuldt begrundet. Hensyn til Statskassens Tarv gør det dog i

Øjeblikket betænkeligt helt at ophæve denne Toldafgift, og nærværende Lovforslag indskrænker sig derfor til at foreslaa Afgiften nedsat til  $1\frac{1}{2}$  pCt. af Værdien.

Indførselstolden af Skibe har i Aarene 1897—1901 indbragt:

Pos. 209, 2 pCt. af Værdien:

Skibe af Fyrretræ (paa mindst 100 Reg. Tons).	
1897.....	153 Kr.
1898.....	59 —
1899.....	7 —
1900.....	1,520 —
1901.....	” —
I alt...	1,739 Kr.

Pos. 210, 3 pCt. af Værdien:

Andre Skibe.	
1897.....	170,201 Kr.
1898.....	420,136 —
1899.....	353,175 —
1900.....	148,312 —
1901.....	115,488 —
I alt...	1,207,312 Kr.

eller gennemsnitlig ca. .... 348 Kr. aarlig

ca. 241,460 Kr. aarlig.

$1\frac{1}{2}$  pCt. af Værdien vilde have indbragt..... 261 — —

120,730 — —

Forskel... 87 Kr.

120,730 Kr.

Under Forudsætning af, at Indførselen af Skibe skulde vedblive at være lige saa betydelig som i de nærmest forudgaaende 5 Aar, vilde den foreslaaede Toldnedsættelse altsaa medføre en Indtægtsnedgang for Statskassen af ca. 120,800 Kr. aarlig. Men det bør dog fremhæves, at Indførselen af Skibe maa antages at have haft et usædvanlig stort Omfang i de nævnte 5 Aar. For Femaaret 1892—96 udviser saaledes Indførselstolden et Gennemsnit af kun ca. 117,800 Kr. aarlig. Naar Tiaaret 1892—1901 lægges til Grund for Beregningen, vil altsaa den gennemsnitlige Indførselstold være at opgøre til ca. 180,000 Kr., og Tabet for Statskassen bliver at ansætte til ca. 90,000 Kr.

hvilket ogsaa skønnes omtrent at svare til Tolden af Materialierne ved Bygning af Træskibe, — maa derimod Tolden af Materialierne ved Bygning af Jærn- og Staal-skibe, som nu til Dags ere af langt overvejende Betydning, antages at gaa op til ca. 6 pCt. af Skibets Værdi. De danske Skibsbyggerier ere følgelig højst ugunstig stillede ved Bygningen af danske Skibe, og deres Stilling overfor Udlandets Konkurrence vil blive endnu ugunstigere, naar Indførselstolden paa Skibe nedsættes til  $1\frac{1}{2}$  pCt. af Værdien. Der er derfor den stærkeste Grund til at stille de indenlandske Skibsbyggerier simpelthen paa lige Fod med deres udenlandske Konkurrenter derved, at der tilstaaes Godtgørelse af det Beløb, hvormed Tolden af de anvendte Materialier overstiger Indførselstolden af Skibe.

Til § 2.  
Toldlovens § 27 hjemler Adgang til Toldgodtgørelse for Materialier, der anvendes til Bygning her i Landet af Skibe for fremmed Regning. Derimod savnes der Hjemmel til at yde en lignende Godtgørelse for Skibe, der bygges for indenlandsk Regning. Til Gengæld ere Skibsbyggerierne beskyttede ved Indførselstolden paa Skibe. Men medens denne Indførselstold er 3 pCt. (for en ringe Del 2 pCt.) af Værdien, —

Endnu uheldigere stiller Forholdet sig ved Reparation af danske Skibe. Heller ikke her er der Hjemmel for at tilstaa Toldgodtgørelse, og Skibsbyggerierne have ingen Toldbeskyttelse som Modvægt. Derimod tilstaaes der Toldgodtgørelse ved Reparation af fremmede Skibe, hvilke altsaa blive langt fordelagtigere stillede end vore egne Skibe, der tvinges bort til udenlandske Værfter for at reparere. Der er paatrængende Grund til at raade Bod paa disse Ubillig-