

## Nr 136.

Av herr **Nylander**, om utgivande av visst belopp till Aktiebolaget Ekensbergs varv.

Vid 1929 års riksdag väcktes inom båda kamrarna motion om sådan ändring i gällande tulltaxa, att tullfri införsel skulle beredas för skeppsdockor.

Till stöd för denna hemställan anförde motionärerna i huvudsak följande:

»Nuvarande tulltaxa liksom det i Kungl. Maj:ts proposition nr 65 framlagda taxeförslaget upptog icke skeppsdockor under någon rubrik, varemot tullrestitutionsförordningen särskilt omnämnde skeppsdockor och jämställde dessa i restitutionshänseende med fartyg. Man skulle vara benägen antaga, att i konsekvens härmed skeppsdockor även i tullbehandlingsavseende likställdes med fartyg, vilket även torde få anses i tekniskt avseende väl motiverat. Så vore emellertid icke förhållandet. I den av generaltullstyrelsen utfärdade varuförteckningen till gällande tulltaxas rubriker nr 1088—89, som upptaga fartyg och båtar, återfunnes nämligen följande anvisning: 'flytande skeppsdockor och pontonkranar hänföras till rubrik nr 1034. Därtill hörande motorer tullbehandlas särskilt för sig'. Skeppsdockor med därtill hörande hjälpmedel belades sålunda med värdetull efter 10 procent.

Tullskydd för flytande skeppsdockor beredde enligt uttalande från svenska varvsindustriens representanter ingen som helst nytta för skeppsbyggerinärningen, då dennas intressen vore fullt tillgodosedda genom rätten till tullrestitution för det vid byggandet använda materialet. Ur statsfinansiell synpunkt hade tullen ingen större betydelse, då införsel förekomme endast vid enstaka tillfällen. Däremot innebure tullen för de varv, som önskade hålla sin tekniska utrustning på högsta plan, en icke oväsentlig belastning, då fråga vore om anskaffandet från utlandet av en färdig docka.»

Bevillningsutskottet tillstyrkte motionen och anförde, bland annat, följande:

»Frågan om tullbeläggningen av skeppsdockor synes närmast vara av tullteknisk art. Enligt den av generaltullstyrelsen utfärdade varuförteckningen skola skeppsdockor i tullbeskattningsavseende hänföras till maskiner, ej särskilt nämnda, och bliva sålunda belagda med 10 procents värdetull. Angående riktigheten av denna princip för tullbehandlingen synas meningarna vara delade. Intill dess nu tillämpad tullbehandlingspraxis blir efter klagomål i regeringsrätten prövad, lär man emellertid hava att räkna med tillämpningen av ovannämnda värdetull vid införsel av skeppsdockor. Då från varvsindustriens sida — den enda industri som skulle tänkas hava någon fördel av tullens bibehållande — önskemål framstälts om tullens borttagande, synes ur tullskyddssynpunkt anledning icke föreligga att längre tullbeskatta ifrågavarande, för skeppsbyggerinärningen erforderliga hjälpmedel. Ur statsfinansiell synpunkt synes icke heller beredandet av tullfrihet för nämnda varuslag vara av större betydelse, enär införsel förekommer blott någon enstaka gång.»

Riksdagen beslöt också, att skeppsdockor skulle såsom tullfria upptagas i tulltaxan tillsammans med fartyg. Ifrågakvarande rubrik i nu gällande tulltaxa har sålunda följande lydelse:

Fartyg, andra än luftfartyg, båtar och skeppsdockor, även med tillbehör:

1064. andra..... fria.

Såsom av bevillningsutskottets utlåtande framgår hava meningarna varit delade angående riktigheten av förut tillämpad praxis att i tulltaxeringsavseende hänföra skeppsdockor till maskiner, ej särskilt nämnda, varigenom de blivit belagda med 10 procents värdetull. Det förhållandet, att skeppsdockor hava annan uppgift att fylla än handelsfartyg, torde icke innebära tillräckligt skäl för en dylik tariffering. I konstruktivt avseende erbjuder nämligen en flytdocka med sina sektioner stora likheter med ett fartygsskrov med sina lastrum. Det torde väl närmast hava varit utrustningen — pumpar och rörledningar, medelst vilka sektionerna kunna länsas eller vattenfyllas — som närmast föranlett ovannämnda praxis. Men ej heller i sistnämnda avseende företer en flytdocka någon principiell olikhet mot fartyg, vilka ävenledes använda sitt maskineri för länspumpning av lastrummen.

En ytterligare omständighet, som talar för skeppsdockors likställande i tullhänseende med fartyg, är, att även enligt de bestämmelser, som gällde före innevarande år, skeppsdockor och fartyg voro likställda med avseende å rätt till tullrestitution för införda tullpliktiga materialier, som använts vid byggnaden.

I början av oktober 1928 inkom från Tyskland till det vid Mälaren belägna Ekensbergs varv en flytdocka, vilken anmäldes till fri disposition men för vars disponerande tullförvaltningen fordrade säkerhet för eventuell tullavgift. I anledning härav deponerades ett belopp av 7,000 kronor. Varvsägaren var av den uppfattningen, att han, då tullbeloppet icke var inbetalt utan endast säkerhet ställd för detsamma, sedermera genom klagomål kunde ernå befrielse från eventuell tulltaxering. Den 30 januari 1929 meddelades, att tullförvaltningen beslutat tullbelägga flytdockan och att attesteringen verkställdes den 12 oktober 1928. Dockan hade inköpts för ett pris av 65,000 riksmark, men med de kostnader, som voro förenade med transporten hit och vilka författningsenligt borde tilläggas köpesumman, hade tullen beräknats till 6,882 kronor och 76 öre.

Den 28 påföljande mars anförde varvsbolaget hos generaltullstyrelsen besvär över tulltaxeringen under yrkande på tullfrihet. Jämlikt beslut den 22 maj 1929 fann sig styrelsen emellertid icke kunna upptaga de av bolaget framställda yrkandena till prövning, enär besvärsskriften icke inkommit till styrelsen inom föreskriven tid för anställande av krav mot tullverket.

Det är sålunda endast genom bristande kännedom om innebörden i rättsligt hänseende av depositionshandlingen, som bolaget icke fått ärendet prövat av generaltullstyrelsen och ett eventuellt för bolaget ogynnsamt beslut icke kunnat underställas regeringsrättens prövning.

Tullbeloppet kan måhända synas mindre avsevärt, men för det ifrågasvarande företaget, som har ett aktiekapital av endast 100,000 kronor, utgör tullbeskattningen en kännbar ökning av en i och för sig och i betraktande av bolagets tillgångar avsevärd utgift för den tekniska utrustningen.

Framhållas må, att, särskilt med hänsyn till Mälarens öppnande genom Södertälje kanal och Hammarbyleden för ett större tonnage, anskaffandet av den ifrågasvarande flytdockan, i vilken fartyg av storlek upp till 3,000 tons d. w. kunna intagas, fyller ett verkligt behov för sjöfarten på Mälaren, som förut varit i avsaknad av dylika dockningsmöjligheter.

Då det, särskilt med hänsyn till ovan relaterade förhållanden, synes förenat med rättvisa och billighet, att den tullfrihet, som riksdagen beslutat fastställa för skeppsdockor, kommer införseln av omnämnda flytdocka till godo, får jag vördsamt hemställa, att riksdagen måtte besluta,

att till aktiebolaget Ekensbergs varv må av tullmedel utbetalas ett belopp av 6,882 kronor och 76 öre, motsvarande tullavgiften för en under år 1928 införd flytdocka.

Stockholm den 20 januari 1930.

*Erik Nylander.*

