

Nr 44

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om vidgad rätt till tullrestitution för varvsindustrin.

(1:a avd.)

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 57 av herr *Hermansson m. fl.* och II: 85 av herr *Johansson i Öckerö m. fl.* har hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring i tullrestitutionsförordningen, att varvsindustrirestitution får åtnjutas för materialier (i varje fall motorer) till fiske- eller lastfartyg, även om fartygets bruttodräktighet icke överstiger 70 ton».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i motionerna framförda yrkandet, får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 85.

I 3 § förordningen den 4 oktober 1929 (nr 307) angående tullrestitution stadgas, att idkare av varvs- eller verkstadsrörelse ävensom fartygsägare äger att efter verkställd byggnad, ombyggnad, reparation, inredning eller utrustning, inberäknat förseende med reservdelar, av svenskt eller utländskt fartyg av mer än 70 tons bruttodräktighet, utländskt järnfartyg även av 70 tons bruttodräktighet eller därunder, eller av skeppsdocka, dockport, ponton, slip, stapelbädd eller mudderverk, för vilkas byggnad, ombyggnad, reparation, inredning, utrustning eller sjösättning använts av honom från utlandet införda materialier eller andra artiklar, åtnjuta restitution av tull (*varvsindustrirestitution*) för en motsvarande myckenhet materialier eller andra artiklar av samma slag, vilka inom fem år före arbetets slutförande av honom införts från utlandet.

Enligt 7 § nämnda förordning skall prövning av fråga angående rätt till varvsindustrirestitution ävensom fastställandet av de närmare villkor för rättighetens åtnjutande, som i särskilda fall må finnas erforderliga, ankomma på generaltullstyrelsen efter samråd med kommerskollegium. Rätt till restitution kan, enligt 8 §, beviljas för särskilt fall, för viss tid eller tills vidare.

I 10 § kungörelsen den 4 oktober 1929 (nr 308) med tillämpningsföreskrifter till ovannämnda förordning föreskrives, att prövning av fråga om utbekommande av restitutionsbelopp eller om avförande av sådant belopp i fall, då befrielse från erläggande av motsvarande tullbelopp åtnjutits, ankommer på generaltullstyrelsen, i den mån styrelsen icke finner prövningen lämpligen kunna överlätas på lokal tullmyndighet. Ansökning om utbekom-

mande eller avförande av restitutionsbelopp skall ha inkommit till den prövande myndigheten inom tre år, räknat från den dag då arbetet slutförts. Då skäl därtill är må generaltullstyrelsen för särskilt fall medgiva utsträckning av ansökningstiden. Enligt 11 § samma kungörelse skall, därest varans in- eller utförsel ombesörjts av annan än sökanden, ansökningen om restitution åtföljas av en av sökanden på tro och heder avgiven försäkran, att den som omhänderhaft in- eller utförseln varit sökandens befullmäktigade ombud för ändamålet, och skall detta förhållande vara av ombudet bestyrkt.

Utskottet har under hand inhämtat yttrande över motionerna från generaltullstyrelsen. Yttrandet har såsom *Bilaga* fogats till detta betänkande.

I de *förevarande motionerna* har anförts bl. a. följande. Förmånen av tullrestitution är underkastad en betydelsefull inskränkning, i det att restitution såvitt angår svenska fartyg medgives endast då fråga är om fartyg med mer än 70 tons bruttodräktighet. Flertalet fiskefartyg och även vissa lastfartyg faller under nämnda storleksgräns. Härigenom är såväl de mindre varven som fiskerinäringen och den mindre fraktfarten i stor utsträckning utestängda från möjligheten att erhålla tullrestitution. Detta innebär en uppenbar orättvisa mot de kategorier som ur många synpunkter får anses ha bäst behov av ifrågavarande förmån. Tullavgiften kan i många fall innebära en mycket kännbar belastning. Mest betungande är i regel tullen på motorn, vilken kan uppgå till närmare 10 000 kronor. Det är därför beträffande dylika artiklar som behovet av ändrade författningsbestämmelser gör sig starkast gällande.

Utskottet. I gällande tulltaxa är fartyg i allmänhet tullfria. Fartyg av järn med en nettodräktighet av 40 registerton — vilket i regel motsvarar en bruttodräktighet av 70 ton — eller därunder drager dock en tull av 10 procent av värdet. Vidare är lustfartyg med vissa undantag belagda med en tull av 25 procent av värdet.

I proposition nr 90 till innevarande års riksdag med förslag till ny tulltaxa förordar departementschefen bl. a., att alla lastfartyg av annat material än järn samt lastfartyg av järn med mer än 70 tons bruttodräktighet fortfarande skall vara tullfria samt att tullfriheten utsträcker sig till alla fiskefartyg oavsett deras material och storlek.

För att inte tullfriheten för vissa fartyg skall försätta de svenska fartygstillverkarna, vilka har att erlægga tull för materialier som användes vid fartygstillverkningen, i ett sämre läge än deras utländska konkurrenter, kombineras tullfriheten för fartygen med en bestämmelse om varvsindustrirestitution, innebärande restitution av tull för importerade materialier, som använts vid tillverkning av svenska eller utländska fartyg. Restitutionsrätten är emellertid begränsad till svenskt eller utländskt fartyg av mer än 70 tons bruttodräktighet och utländskt järnfartyg av 70 tons bruttodräktighet eller därunder. Härav framgår, att varvsindustrirestitution inte kan med-

givas beträffande svenskt fartyg av 70 tons bruttodräktighet eller därunder oavsett fartygets byggnadsmaterial samt beträffande utländskt fartyg av samma storlek, där materialet inte utgöres av järn.

I de förevarande motionerna har hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av förordningen angående tullrestitution, att varvsindustrirestitution får åtnjutas för materialier — i varje fall motorer — till fiske- och lastfartyg, även om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 70 ton. Till stöd för yrkandet har bl. a. anförts, att flertalet fiskefartyg och även vissa lastfartyg har mindre än 70 tons bruttodräktighet och att dessa därför är utestängda från möjligheten till tullrestitution. Detta anser motionärerna innebära en stor orättvisa mot de kategorier, som ur många synpunkter är i bäst behov av denna förmån. Vidare framhålles att behovet av ändrade författningsbestämmelser är störst beträffande motorerna, där tullen i många fall medför en kännbar belastning.

Utskottet har under hand inhämtat yttrande över motionerna från generaltullstyrelsen, som i ett den 20 mars 1958 dagtecknat utlåtande inte haft något att erinra mot en sådan utvidgning av rätten till varvsindustrirestitution, att restitution kan medgivas även beträffande fiskefartyg och lastfartyg av annat material än järn, även om fartygens bruttodräktighet inte överstiger 70 ton. Av praktiska skäl anser dock styrelsen, att restitutionsrätten bör begränsas till att avse sådana fartyg av viss minimistorlek. Innan ett slutligt ställningstagande härtill kan ske, synes enligt styrelsens uppfattning en närmare utredning av frågan om varvsindustrirestitution i dess helhet vara nödvändig.

Enligt vad utskottet har sig bekant har framställning gjorts till Kungl. Maj:t med begäran om ändringar i andra hänseenden än det nu förevarande av bestämmelserna rörande varvsindustrirestitution. Framställningen har remitterats till generaltullstyrelsen för utredning och yttrande. Frågan om varvsindustrirestitution har således redan kommit under Kungl. Maj:ts prövning. Det torde vara naturligt att det i motionerna aktualiserade spörsmålet, som inte torde kunna lösas utan närmare utredning, blir föremål för överväganden i detta sammanhang. Med det anförda anser sig utskottet ha besvarat de likalydande motionerna I: 57 och II: 85.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att de likalydande motionerna I: 57 av herr Hermansson m. fl. och II: 85 av herr Johansson i Öckerö m. fl. om vidgad rätt till tullrestitution för varvsindustrin måtte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anförts, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 17 april 1958

På bevillningsutskottets vägnar:

EDGAR SJÖDAHL

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Spetz, Snygg, Söderquist, Bengtson, Wärnberg, Siegbahn, Alvar Andersson och Gustaf Henry Hansson; samt

från andra kammaren: herrar Sundström, Kollberg, Brandt, Allard, Kärrlander, Persson i Svensköp, Nilsson i Bästekille, fru Holmqvist, herrar Stenberg och Eriksson i Bäckmora.

Reservation

av herr *Spetz*.

**Generaltullstyrelsens yttrande i anledning av de likalydande motionerna
I: 57 och II: 85**

Enligt 3 § kungl. förordningen den 4 oktober 1929 (nr 307) angående tullrestitution äger idkare av varvs- eller verkstadsrörelse ävensom fartygsägare att efter verkställd byggnad, ombyggnad, reparation, inredning eller utrustning, inberäknat förseende med reservdelar, av, bland annat, svenskt eller utländskt fartyg av mer än 70 tons bruttodräktighet, utländskt järnfartyg även av 70 tons bruttodräktighet eller därunder, för vilkas byggnad, ombyggnad, reparation, inredning, utrustning eller sjösättning använts av honom från utlandet införda materialier eller andra artiklar, åtnjuta restitution av tull (varvsindustrirestitution) för en motsvarande myckenhet materialier eller andra artiklar av samma slag, vilka inom fem år före arbetets slutförande av honom införts från utlandet. I fråga om svenskt fartyg, som är undantaget från ovillkorlig mätningsskyldighet, skall beträffande varvsindustrirestitution 70 tons bruttodräktighet anses motsvara 20 meters längd, mått enligt gällande förordning angående fartygs byggnad och utrustning. Rätt till varvsindustrirestitution gäller jämväl i avseende å materialier, som gått förlorade vid arbetets utförande.

Härav framgår, att varvsindustrirestitution icke kan medgivnas beträffande svenskt fartyg av 70 tons bruttodräktighet eller därunder oavsett fartygets byggnadsmaterial samt beträffande utländskt fartyg av samma storlek, där materialet icke utgöres av järn.

I motionerna har gjorts gällande, att flertalet fiskefartyg och även vissa lastfartyg fölle under den i författningsrummet angivna storleksgränsen, att härigenom såväl de mindre varven som fiskerinäringen och den mindre fraktfarten i stor utsträckning vore utestängda från möjligheten att erhålla tullrestitution samt att detta innebure en uppenbar orättvisa mot de kategorier som ur många synpunkter finge anses ha bäst behov av ifrågavarande förmån.

Gällande tullrestitutionsförordning bygger på ett av särskilda sakkunniga den 27 juni 1928 avgivet betänkande (SOU 1928: 15). Såsom framgår av betänkandet, i vilket (s. 46—49) lämnats en redogörelse för tillkomsten av ifrågavarande restitutionsinstitut och de tid efter annan vidtagna ändringarna i de rörande denna restitutionsförmån meddelade bestämmelserna, har den för rätt till varvsindustrirestitution stadgade tontalsgränsen varit avhängig av utformningen av tullbeskattningen för fartyg.

I samband med införandet av 1911 års tulltaxa medgavs tullskydd för mindre fartyg för att tillverkarna av sådana fartyg icke skulle försättas i ett sämre läge än deras utländska konkurrenter. Tullen begränsades i sagda tulltaxa till att avse fartyg av järn. Dylika fartyg med en nettodräktighet av högst 40 ton belades med en tull av 10 procent av värdet, vilket redan då torde ha innefattat mer än kompensation av råvarutullen. Däremot ansågs tull icke böra utgå beträffande fartyg av trä, enär sådana fartyg huvudsakligen användes inom fiskerinäringen, vilken man var angelägen att icke onödigtvis belasta med tull. I överensstämmelse härmed utsträcktes enligt 1911 års tulltaxeförordning den närmast dessförinnan gällande rätten till

varvsindustrirestitution — avseende svenskt eller utländskt fartyg av mer än 40 tons avgiftspliktig dräktighet — att omfatta även järnfartyg av mer än 5 men icke över 40 tons avgiftspliktig dräktighet, vilket vore avsett att omedelbart erhålla eller ägde utländsk nationalitet. Begränsningen av restitutionsrätten till fartyg av mer än 5 tons avgiftspliktig dräktighet var närmast föranledd därav, att kontrollen rörande mindre fartyg skulle bli för- enad med avsevärda svårigheter.

I omförmälda betänkande (sid. 117) har vidare framhållits, att frågan om en lämpligare avvägning av de för tullrestitution gällande tontalsgränserna syntes kunna upptagas först i samband med en revision av tulltaxe- bestämmelserna på området.

Fartyg äro i gällande tulltaxa upptagna på följande sätt:

Tulltaxen	Tull för 100 kr.
Fartyg, andra än luftfartyg, samt båtar och skeppsdockor, även med tillbehör:	
1063 av järn med nettodräktighet av 40 registerton eller där- under 10: — andra:	
1064: 1 lustfartyg, andra än ångfartyg	25: —
1064: 2 andra	fria

Tullfria äro således bland annat fiske- och lastfartyg av järn med en nettodräktighet av mer än 40 ton samt alla dylika fartyg av annat material än järn (oberoende av nettodräktigheten). Fiske- och lastfartyg med en nettodräktighet av högst 40 ton, som tillverkats av annat material än järn, få tullfritt införas från utlandet, men vid byggnad etc. av dylika fartyg, som stanna inom landet, medges icke restitution av tull, som erlagts för införda materialier, vilka kommit till användning vid arbetena i fråga.

1952 års tulltaxekommitté har i förslag till tulltaxa (SOU 1956:16, del III kap. 89) i fråga om de i motionerna åsyftade kategorierna fartyg föreslagit, att fiskefartyg skulle vara tullfria samt att lastfartyg med en bruttodräktighet av högst 70 ton (motsvarande omkring 40 nettoton) skulle beläggas med en tull av 10 procent av värdet och sådana fartyg med en bruttodräktighet av mer än 70 ton skulle vara tullfria.

I sin motivering (SOU 1956:15, del II, sid. 761—763) har kommittén här- om anfört bland annat följande. Beträffande för närvarande tullbelagda järn- fartyg med en nettodräktighet av högst 40 ton kunde ifrågasättas huruvida det finnes starkare skäl för tullskydd än beträffande större fartyg. Denna fråga sammanhänge emellertid med varvsindustrirestitutionens utform- ning, ett spörsmål som skulle kräva vidlyftigare utredning än kommittén ansett kunna genomföras i det förevarande sammanhanget. Med hänsyn härtill och då den nuvarande tullsatsen överensstämde med vad som före- slagits för maskinindustrins produkter i allmänhet, talade övervägande skäl för att bibehålla oförändrad tull. Gränsen mellan de tullbelagda och de tullfria fartygen borde logiskt sammanfalla med den som gällde för möj- ligheten att erhålla varvsindustrirestitution. Nuvarande gräns om 40 netto- ton beträffande fartyg av järn hade bestämts så att den i stort sett skulle motsvara den i restitutionshänseende gällande gränsen av 70 bruttoton. Med hänsyn till att Sverige från och med den 1 januari 1955 övergått till nya skeppsmättningsregler samt att det för upprätthållande av gällande faktiska förhållanden med avseende på tullplikten vore nödvändigt att ersätta den nuvarande tontalsgränsen med en på bruttodräktigheten baserad gräns före-

sloge kommittén, att storleksgränsen bestämdes till 70 tons bruttodräktighet. Beträffande fartyg över sagda dräktighet funnes icke anledning göra några undantag från tullfriheten. När det gällde fartyg om högst 70 tons bruttodräktighet torde däremot, bland annat, fiskefartyg böra undantagas från tull. Beträffande sådana fartyg hade tullskydd icke ifrågasatts från industrins sida, och kommittén hade, med hänsyn bland annat till fiskerinäringens intresse, icke funnit tillräcklig anledning frångå den nuvarande tullfriheten. — Att tullfrihet medgäves jämväl för fiskefartyg av järn under 40 nettoton, vilka enligt gällande bestämmelser vore tullbelagda, innebure knappast någon saklig ändring, då fiskefartyg av detta slag i praktiken icke torde förekomma.

I det förslag till tulltaxa, som genom Kungl. Maj:ts proposition nr 90 förelagts årets riksdag, ha fartyg, båtar och dylikt upptagits på följande sätt:

89.01	Fartyg och båtar, ej hänförliga till annat nummer i detta kapitel:	
	A. krigsfartyg	fri
	B. fiskefartyg	fri
	C. lustfartyg	10 %
	D. andra slag:	
	1. av järn, med en bruttodräktighet av högst 70 ton	10 %
	2. andra	fri
89.02	Bogserbåtar:	
	A. av järn, med en bruttodräktighet av högst 70 ton	10 %
	B. andra	fri
89.03	Fyrskipp, flodsprutor, mudderverk, alla slag, pontonkranar och andra fartyg, i fråga om vilka förflyttningen är av underordnad betydelse i förhållande till deras huvuduppgift, ävensom flydockor	fri
89.04	Fartyg och båtar, avsedda att upphuggas	fri
89.05	Annan flytande materiel, såsom kassuner, förtöjningsbojar och andra bojar samt sjömärken	fri

Detta förslag innebär alltså, bland annat, dels att alla lastfartyg av annat material än järn samt lastfartyg av järn med mer än 70 tons bruttodräktighet fortfarande skulle bli tullfria, dels ock att tullfriheten skulle utsträckas att gälla alla fiskefartyg oavsett deras material och storlek.

I sammanhang härmed vill Styrelsen nämna, att alla fartyg utom lustfartyg upptagits med tullfrihet i det förslag till gemensam nordisk tulltaxa, vilket som en bilaga är fogat till Nordiska Ekonomiska Samarbetsutskottets den 8 juli 1957 framlagda rapport (SOU 1957: 37).

Med hänsyn till vad ovan anförts är från Styrelsens sida i och för sig icke något att erinra mot en sådan utvidgning av gällande rätt till varvsindustrirestitution, att restitution må kunna medgivas jämväl beträffande dels fiskefartyg, dels ock lastfartyg av annat material än järn, även om fartygens bruttodräktighet icke överstiger 70 ton. Av praktiska skäl synes dock restitutionsrätten böra begränsas till att avse sådana fartyg av viss minimistorlek, varför fastställandet av en nedre tontalsgräns torde erfordras.

Innan ett slutligt ställningstagande härtill kan ske, synes emellertid enligt Styrelsens uppfattning en närmare utredning av frågan om varvsindustrirestitution i dess helhet vara nödvändig.