

Nr 246.

Af herr **Broström**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning med tulltaxa för inkommande varor.

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 69 föreslås under rubrik XIII C fartyg och fordon, att mindre fartyg och båtar, som äga en nettodräktighet af 40 registerton och därunder, skola beläggas med 10 procent tull, under det andra fartyg, såsom för närvarande äger rum, skola vara tullfria.

I samband med nu gällande tullfrihet för fartyg har för fartygs byggande och reparation förmedelst utländsk material lämnats en utsträckt restitution af tullen, hvarom närmare bestämmes uti §§ 8 och 9 uti nu gällande tulltaxeunderrättelser.

Rörande motiven för restitutions erläggande anför tulltaxekommittén bland annat.

»För att bereda möjlighet för inhemska näringsidkare, som förädlade utländska rudimaterier, att täfla med andra nationer i världshandeln beslöt 1828—30 års Riksdag, att till »underrättelserna för tillämpningen å tullafgifterna för inkommande och utgående varor» skulle fogas det tillägg, att hvar och en näringsidkare, som exporterade förädlad vara af utländsk rudimateria, skulle i restitutionsväg återbekomma den erlagda införseltullen å så stort kvantum af själfva rudimaterien, som han styrkte hafva åtgått till förfärdigande af de utförda varorna.»

Denna princip har sedan konsekvent fullföljts vid samtliga förändringar och modifikationer, som denna del af tullstadgan under årens lopp genomgått. Här framstår som ett genomgående drag, att det legat den lagstiftande makten om hjärtat att vederbörligen beakta de nationalekonomiska intressena.

På så sätt ha § 8 och § 9 uti nu gällande tulltaxeunderrättelserna fått sin nuvarande form. Redan år 1871 inrycktes mom. 5 uti § 9, hvarigenom äfven verkstadsindustrien fick möjlighet att täfla uti världsmarknaden som förädlare af utländska rudimaterier.

Denna § 9 befanns dock för invecklad och omständlig för att med fördel kunna tillämpas på fartygsbyggnader.

Då man således år 1891 i och med upphäfvandet af tull å fartyg fann nödigt att tillämpa principen om tullrestitution för rudimaterier till byggnad, förbyggnad eller reparation af fartyg för såväl svensk som utländsk räkning, fick § 8 i hufvudsak sin nuvarande form. Senare ändringar och tillägg ha endast varit förtydliganden och utvidgningar af dess tillämpning.

»Denna § 8 är af aldeles speciell innebörd så till vida, som där icke är fråga allenast om tillverkningar afsedda för export, utan har densamma framkommit mera för att hjälpa den svenska sjöfartsnäringen att kunna förskaffa sig lämpliga och billiga fartyg att konkurrera med på hafven. Häruti ligger en förklaring, hvarför §:s tillämpning begränsats till fartyg om minst 40 tons afgiftspliktig dräktighet.

Detta framgår äfven af 1906 års tulltaxekommittés betänkande af den 3 maj 1909 II bil. I »Promemoria angående lämpligaste formen för skeppsbyggnadsgodtgörelse», där man relaterar, hur § 8 tillkommit genom den 1889 sittande tullkommittén.

Å sid. 202 säges, att tullkommittén hade vid ärendets behandling tillkallat sakkunnige, hvilka uttalat sig bland annat för att »den ifrågavarande godtgörelsen ej borde medgifvas för andra fartyg än sådana, som byggdes för utländsk räkning eller vore afsedda att användas i utländsk sjöfart, ity att den vore öfverflödig för svenska fartyg, afsedda för inrikes sjöfart, dels emedan till dem svensk plåt m. m. af fartygsägarne föredroges, dels enär i fråga om dem konkurrens från utländska verkstäder icke förekomme på grund af den för dessa fartyg egendomliga typ samt de svenska varfvens högt uppdrifna skicklighet i byggande af sådana fartyg».

Vidare framhålles å sid. 203.

»Kommitténs pluralitet (5 ledamöter) ställde sig i allt väsentligt på samma ståndpunkt som de hörda sakkunnige. Kommittén ville sålunda icke medgifva någon tullgodtgörelse i fråga om fartyg, afsedda för inhemsk fraktfart, då den förhöjning i anskaffningskostnaden, som tullarne möjligen framkallade, icke inverkade på dessa fartygs konkurrensförmåga, enär denna förhöjning drabbade alla ifrågavarande fartyg lika och dessa därigenom blefve likställda i konkurrensen, och enär,

såsom de tillkallade fackmännen framhållit, någon konkurrens från utlandet vid dessa fartygs byggande ej vore att befara, »helst sedan vid 1888 års riksdag tull åsatts fartyg».

Utvecklingen har visat, att skeppsbyggarne i våra grannländer så småningom lärt sig att anpassa sina konstruktioner efter våra förhållanden och således kunna leverera oss fartyg lika tjänstbara i våra iure farvatten som de svenska varfven. Härtill kommer, att med den snabba utvecklingen inom järnverkstekniken det blifvit möjligt för de utländska varfven att få mjukt Siemens Martin stål för sina konstruktioner af lika god kvalitet som det svenska stålet. Följden häraf har blifvit, att de utländska varfven, som ha stål och andra ämnen för byggnad af fartyg under 40 tons nettodräktighet 25 à 30 procent billigare än de svenska varfven, i oroväckande grad trängt in på den svenska marknaden, och vore därför högst önskvärdt, att den föreslagna tullen snarast möjligt trädde i kraft.

Den kungl. propositionen har med anledning häraf upptagit tull å järnfartyg af 40 registerton och därunder, men som den svenska marknaden är väl liten för att möjliggöra en rationell drift vid byggande af småfartyg vid våra varf, torde äfven skäl föreligga att så mycket som möjligt underlätta exporten af dylika fartyg.

Ett kraftigt medel härför vore utan tvifvel, om bestämmelser förefunnes, så att materialier för byggandet af dessa småfartyg finge i de fall, då de äro ämnade för utländsk ägares räkning, behandlas för erhållande af tullrestitution såsom bestämmes i § 8 för större fartyg, och borde lättnaden härutinnan äfvenledes snarast möjligt få tillämpas.

Att tullbehandla materialierna för detta ändamål enligt bestämmelserna i § 9 möter nämligen nästan oöfvervinneliga praktiska svårigheter på grund af att de här bestämda igenkänningsmärkena vid bearbetningen af järnet förstöras.

Äfven om det skulle vara möjligt att vinna restitution enligt § 9 mom. 5, så torde det vara förknippadt med så mycket besvär och kostnader, att medgifvandet i framtiden liksom hittills skulle förbli obegagnadt.

Då det nu under en lång följd af år visat sig, att restitutioner kunnat utgå för materialier till byggandet, förbyggandet eller reparation af fartyg af minst 40 tons afgiftspliktig dräktighet enligt bestämmelserna i § 8, så torde ej några praktiska skäl föreligga för att ej utsträcka denna paragrafs tillämpning på fartyg af mindre dräktighet, som byggas för utländsk räkning.

De här ofvan åberopade bestämmelserna uti §§ 8 och 9 af nu

gällande tulltaxeunderrättelser motsvaras af §§ 13 och 14 uti förslag till förordning med tulltaxa för inkommande varor.

På grund af hvad här ofvan anförts, får jag därför hemställa,

att Riksdagen måtte besluta:

att den i Kungl. Maj:ts proposition nr 69 under nr 1062 föreslagna tullen å fartyg och båtar, med eller utan tillbehör, af järn med nettodräktighet af 40 registerton eller därunder måtte träda i kraft från och med dag, som af Kungl. Maj:t bestämmes;

att till § 13 uti förordningen med tulltaxa för inkommande varor göres sådant tillägg, att den i nämnda paragraf medgifna rätten till restitution af tullmedel för från utrikes ort införda tullpliktiga materialier och skeppsförnödenheter måtte utsträckas till att gälla äfven fartyg af mindre än 40 tons afgiftspliktig dräktighet, som bygges, förbygges eller repareras för utländsk ägares räkning och som således öfvergå till eller äga utländsk nationalitet; samt

att bestämmelsen härom äfvenledes måtte träda i kraft från och med dag, som af Kungl. Maj:t bestämmes.

Stockholm den 14 mars 1910.

Dan. Broström.