

Nr 160.

Av herr Thore, om ändring i § 12 mom. 1 b i förordningen med tulltaxa för inkommande varor.

Frågan om lättnader i förtullningen vid importen av materialier för landets skeppsbyggnadsindustri har vid åtskilliga tillfällen varit föremål för riksdagens prövning. Vissa åtgärder i nämnda hänseende ha genomförts; ännu icke tillgodosedda önskemål kvarstå emellertid. Innan dessa framläggas, torde en kort resumé rörande vad som i denna sak hittills förekommit böra lämnas.

I äldre tider skyddades den inhemska skeppsbyggerinäringen däri- genom, att fartyg och båtar voro till införsel antingen alldeles förbjudna eller belagda med höga tullar. Samtidigt voro emellertid jämväl de flesta för skeppsbyggnad nödiga materialier och skeppsinventarier likaledes antingen till införsel förbjudna eller åsatta betydliga införseltullar. För att bereda möjlighet för inhemska näringsidkare, som förädlade utländska rudimaterier att tävla med andra nationer i världshandeln beslöts vid 1828 — 30 års riksdag »att var och en näringsidkare, som exporterade förädlad vara av utländsk rudimateria, skulle i restitutionsväg återbekomma den erlagda utförseltullen å så stort kvantum av själva rudimaterien, som han styrkte hava åtgått till förfärdigande av de utförda varorna». Som en följd av detta beslut upphävdes genom en kungl. kungörelse 1838 införsel- förbuden och medgavs nedsättning i tullavgifterna för åtskilliga för skepps- byggnad och fartygsutrustning nödiga materialier, varjämte restitution av erlagd tull för vissa fall beviljades. Ytterligare nedsättning i tullavgifter och ökad möjlighet till tullrestitution medgavos under de följande åren till dess genom tulltaxan av år 1857 stadgades, att utländska fartyg och båtar med tillbehör skulle vara alldeles fria från tull. Samtidigt bestämdes, att ägare av fartyg, som vid svenskt skeppsvarv nybyggdes, skulle vara be-

rättigad att, sedan fartyget kommit i fullt färdigt skick och sådant blivit inför generaltullstyrelsen styrkt, tillgodonjuta restitution av erlagda införelavgifter för de materialier och skeppsförnödenheter, som visade sig vara använda till fartygets byggnad, tackling och utredning; vilket stadgande om restitution utsträcktes år 1868 att gälla jämväl ifråga om fartygs reparation. År 1871 upphävdes tullen å flertalet skeppsinventarier och i sammanhang härmed restitutionen å motsvarande artiklar.

I den tulltaxa som, med anledning av den protektionistiska åskådningens seger, tillkom år 1888, upphävdes som bekant den allmänna tullfriheten för fartyg. Fartyg och båtar, med tillbehör, av järn ävensom ångfartyg av trä belades nu med en tull motsvarande 10 % av värdet. På samma gång belades ock de viktigaste materialier till skeppsbyggnad ånyo med tull. Det dröjde emellertid ej länge förr än yrkanden om ändringar i nämnda tullbestämmelser framkommo. Kommerskollegium uttalade sig för att vid byggande av fartyg till utlandet eller avsedda att sysselsättas i utländsk fraktfart restitution uppgående till tullens belopp borde beviljas å de till byggnaden använda materialierna. 1888 års tullkommitté var av samma mening, men ansåg, att den lämpligaste formen för tullrestitution vid fartygs nybyggnad vore att lämna den i form av fix gottgörelse för ton enligt vissa närmare angivna grunder. Tullkommitténs förslag vann emellertid icke gillande hos generaltullstyrelsen och kommerskollegium, utan föreslogs här restitution av erlagd tull för materialier och förnödenheter till fartygets nybyggnad, för byggnad eller reparation, med undantag för husgerådssaker och proviant, för alla såväl svenska som utländska fartyg, vilka hade en avgiftspliktig dräktighet över 40 ton. Sjöfartsnäringskommittén av år 1890 gjorde ett uttalande i överensstämmelse med nyss anförda samt hemställde desslikes att fartygstullen måtte upphöra.

Frågan om lättnader i tullen för skeppsbyggeriet upptogs även i riksdagen genom motioner år 1889 och 1890. Motionen det förstnämnda året, som gick ut på restitutionen av tullen då fartyget byggdes eller reparerades för utländsk räkning eller var avsett för utländsk fraktfart, blev bifallen så till vida, att tullrestitution i vissa fall beviljades vid reparationer, men ej vid nybyggnader. Den senare motionen, vari yrkandet från det föregående året förnyades med tillägg om, att den år 1888 införda fartygstullen måtte upphävas, avslogs.

År 1891 förnyades motionen om fartygstullens borttagande, vilken nu blev bifallen. Samtidigt beslöts vissa lättnader i tullen för skepps

byggnadsmaterialier i överensstämmelse med ovannämnda förslag från generaltullstyrelsen och kommerskollegium. Föreskriften om restitution, som återfinnes i den från och med år 1892 i kraft trädande tulltaxan, innehöll i huvudsak följande:

att vid införsel av materialier och förnödenheter till fartygs nybyggnad eller reparation, husgerådssaker och proviantartiklar därifrån undantagna, restitution av erlagd tull må åtnjutas för sådana svenska och utländska fartyg, vilka innehava en avgiftspliktig dräktighet av över 40 ton, under villkor:

a) att avsikten med de införda materialiernas och skeppsförnödenheternas användning till förberörda ändamål vid deras införsel till tullbehandling skriftligen avgives;

b) att det fartyg, till vilket materialierna användas, inom två år efter deras införsel till riket, styrkes vara i fullfärdigt skick;

c) att innehavaren eller föreståndaren för varvet eller verkstaden där fartyget bygges, när detta är fullt färdigt, till generaltullstyrelsen avlämnar en av honom under edlig förpliktelse avgiven och av tvenne hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning över myckenheten av alla till fartyget använda olika materialier och skeppsförnödenheter, materialförlusten vid arbetet däri inräknad, för vilka restitution sökes;

d) att varvs- eller verkstadsinnehavaren är förbunden att underkasta sig all den kontroll i övrigt, vilken generaltullstyrelsen kan finna skäligt föreskriva.

Vidare medgives att anstånd för tullumgäldernas erläggande kan erhållas, om för dessa säkerhet ställes, som generaltullstyrelsen finner betryggande.

En något ändrad formulering, som dock intet inverkade i sak, fick ovannämnda stadgande i § 8 av tulltaxeunderrättelserna den 8 juni 1892, vilken formulering sedermera bestod till år 1904.

Handels- och sjöfartskommittén av år 1897, som i sitt utlåtande och förslag angående sjöfartsnäringsens höjande av den 11 december 1900 även behandlade frågan om skeppsbyggerinäringens främjande, fann anledning att icke förorda byggnadspremiers införande, utan inskränkte sig till att föreslå en utsträckt tullrestitution samt vidgade lättnader vid restitutionens erhållande. En omredigering av meromnämnda § 8 i tulltaxan, för uppnående av detta syfte, ansågs för den skull av behovet påkallad, och föreslog kommittén, att restitution av tullpliktiga materialier för skeppsbygg-

nad skulle utsträckas att omfatta »i fartyget fast anbragta husgerådssaker», att restitutionen även skulle omfatta »här i riket för vare sig svensk eller utländsk räkning verkställd nybyggnad, för byggnad eller reparation av skeppsdocka, dockport, ponton eller slip», och att slutligen tiden för åtnjutande av tullrestitution skulle utsträckas till tre år.

Frågan om lättnader vid importen av fartygsbyggnadsmateriel kom upp vid 1904 års riksdag i form av motioner såväl i första som andra kammare. I den i andra kammaren avgivna motionen hemställdes, att tiden för tullrestitutionen måtte utsträckas från två till fyra år samt att vederbörande tullkammare må kunna taga i faktura eller konossement uppgivna vikt för god i och för tullbehandlingen, såvida icke särskilda skäl finnas däremot. I anledning av dessa motioner föreslog bevillningsutskottet, att lydelsen av § 8 i tulltaxeunderrättelser skulle ändras i enlighet med vad handels- och sjöfartskommittén föreslagit.

Tvenne år senare, nämligen år 1906, kom frågan om lättnader i tullbehandlingen av skeppsbyggnadsmaterialier ånyo före i riksdagen, på grund av en inom andra kammaren avgiven motion. Häri hemställdes, att i gällande tulltaxa måtte införas bestämmelse därom, att vid införsel av sådana för nybyggnad, för byggnad eller reparation av fartyg, skeppsdocka etc. avsedda materialier och skeppsförnödenheter, för vilka restitution av eller befrielse från tull är medgiven, skall, därest tullsatsen är bestämd att utgå efter vikt, till grund för förtullningen läggas importörens av faktura, konossement eller annan därmed jämförlig handling bestyrkta uppgift å det införda godsets vikt. De skäl, varmed motionären stödde sin hemställan, voro huvudsakligen, att det dittillsvarande, på grund av föreskrift i tulltaxan, av tullverket använda förfaringssättet, att de importerade materialierna skola vid införseln *uppvägas*, förorsakar skeppsvarven avsevärda kostnader och olägenheter, utan att dock någon verklig kontroll vinnes att ifrågavarande materialier använts till fartygsbyggnadsändamål. För beviljande av tullrestitution är det nämligen icke vägningen, utan det av vederbörande verkstadstjänstemän under edlig förpliktelse avgivna intyget, att det importerade materialet använts till fartygsbyggnad eller annat ändamål för vilket restitution beviljas, som blir det egentligt bestämmande.

Generaltullstyrelsens yttrande över motionen gick emellertid ut på ett avstyrkande, under framhållande av, att genom det av motionären föreslagna förfaringssättet vid förtullningen, en utväg skulle yppa sig, att tullfritt importera materialier, som kunde komma till användning för annat ändamål, än vad som avsetts ifråga om beviljande av restitution. Ehuru bevillnings-

utskottet behjärtade den av motionären gjorda hemställan samt underströk de olägenheter och kostnader, som voro förenade med det använda tullbehandlingssättet, ansåg det sig dock icke kunna bortse från de av generaltullstyrelsen ovan påtalade konsekvenserna och måste den alltså avstyrka motionen i den form densamma framlagts. Utskottet föreslog emellertid en skrivelse till Kungl. Maj:t i motionens syfte, vari begäres en undersökning, huruvida genom provvägning eller på annat ändamålsenligare sätt lättnader i tullbehandlingen må kunna medgivas för innehavare av skeppsvarv eller mekanisk verkstad av sådana i § 8 tulltaxeunderrättelser omförmälda materialier och skeppsförnödenheter, vilka icke äro till husgeråd hänförliga. Skrivelseförslaget blev bifallet av riksdagen.

Slutligen må omnämnas, att 1906 års tulltaxekommitté, som blev anmodad att yttra sig över nämnda riksdagsskrivelse, infordrade utlåtande i saken från åtskilliga städers tullkammare. Någon enhetlig uttalad mening synes emellertid ej ha framkommit. Från packhusinspektionen i Göteborg är emellertid, såväl i fråga om dess uttalande över nyss nämnda motion som över riksdagsskrivelsen, att anteckna, att man här ansåg, att fakturauppgifterna i större utsträckning än vad förut varit fallet borde kunna läggas till grund för förtullningen och att en lättnad i denna, utan eftergivande av statsverkets intresse, sålunda borde kunna beredas skeppsbyggnadsindustrien.

I fråga om förfarandet vid tullbehandlingen av skeppsbyggnadsmaterialier har riksdagsskrivelsen år 1906 icke åstadkommit några ändringar, utan står denna sak på samma punkt som för tio år sedan. Ej heller i tidsbegränsningen för erhållande av restitution har någon ändring gjorts. 1910 års tulltaxa innehåller härvidlag samma bestämmelser som § 8 i 1904 års tulltaxa. Och det nya som tillkom i § 12 i 1911 års tulltaxa, nämligen om restitution för skeppsbyggnadsmaterialier för vissa mindre fartyg är av ingen betydelse för det föreliggande spörsmålet.

Lättnader i tullbehandlingen av importerade fartygsbyggnadsmaterialier för åtnjutande av befrielse från tullavgiften, lika så utsträckning av den tid inom vilken restitution av tullavgiften för materialier till visst fartyg medgives, är emellertid ett spörsmål som i allt högre grad intresserar landets skeppsbyggnadsindustri. Det uppsving som denna industri under sista tiden erhållit, föranlett huvudsakligen av de från svenska skeppsrederier inkomna beställningarna av nytt fartygstonnage, har nödvändiggjort ökad import av fartygsbyggnadsmaterialier av järn. Det erforderliga årsbehovet av dessa materialier kan för närvarande och för år framåt uppskattas till

flera gånger högre än vad förhållandet var för några få år tillbaka. Endast för ett av skeppsvarven omförmåles, att behovet nu uppgår till cirka 12,000 ton pr år, och man torde kunna motse att, då svenska handelsflottans nybyggnads behov för de närmaste åren framåt måste sättas till minst 100,000 bruttoton pr år, skeppsplåt m. m. för detta tonnage väsentligen måste tagas från utlandet.

De i meromnämnda 1906 års motion påvisade olägenheterna och kostnaderna för skeppsbyggerinäringen, vilka äro förenade med rådande tullbehandlingssätt, framträda ungefärligen på samma sätt nu som för tio år sedan. Det kunde alltså som skäl för erhållande av ändring vara tillräckligt att åberopa motiveringen till 1906 års motion. Emellertid må en del uttalanden i denna sak, som helt nyss framkommit från skeppsbyggeri-verkstäderna, anföras.

Från ett varv på Sveriges ostkust framhålles sålunda, att verkstaden under de senare åren undergått en jämn ökning i all synnerhet vad angår dess levererade nybyggnadstonnage och såsom en följd härav har den från utlandet för sagda nybyggnader införda fartygsmaterielen i högst avsevärd grad ökats för varje år. Jämlikt § 12 i gällande tulltaxereglementet är verkstaden berättigad att åtnjuta befrielse från gäldande av tullavgifter å varor avsedda till fartygsnybyggnad etc. Såsom säkerhet för samtliga å införda materialier belöpande tullavgifters gäldande är deponerad godkänd bankgaranti. Ehuru tullverket således icke löper någon risk att genom indragning av vägningen av den införda materielen göra någon förlust, har allt materiel hittills underkastats icke allenast vägning utan dessutom tullbevakning, intill dess att den ifrågavarande lasten blivit slutvägd, och tager detta avsevärd lång tid. Under år 1916 införda skeppsbyggnadsmaterialier ha i genomsnitt dragit en kostnad för tullvägning av 2,67 kr. pr ton. Genom att indraga tullvägningen skulle verkstaden långt förut sättas i tillfälle att disponera över ifrågavarande varupartier och ur rent ekonomisk synpunkt är tullvägningen betungande och bidrager i icke ringa grad att understödja utländsk konkurrens gent emot de svenska skeppsbyggerierna.

Varvet förmenar, att vägningen borde ersättas med en från tullverkets sida företagen granskning och kontrollering av fakturan, varest materialierna äro specificerade såväl med avseende på samtliga vikter av plåt och fasonjärn som ävenledes rörande samtliga dimensioner.

Beträffande restitutionstiden framhålles, att den nuvarande tiden av tre år är alldeles för otillräcklig samt att denna måste förlängas till minst fem år. Dels tager det nämligen lång tid för större fartygsbyggen, från köl-

sträckningen tills fartyget är färdigbyggt; dels måste, i all synnerhet under nu rådande osäkra förhållanden, materialierna importerats stundom lång tid före det de tagas i bruk.

Från tvenne andra skeppsvarv, ett på ostkusten och ett på sydkusten, framföras liknande synpunkter som nyss framhållits. Fakturavikten borde godtagas, och fakturan läggas till grund för tullbehandlingen. Restitutions-tiden borde utsträckas till fem år.

Slutligen ha från skeppsvarv på Sveriges västkust, på ungefärligen samma grunder som ovan anförts, synnerligt kraftigt understrukits olägenheterna och kostnaderna förenade med det nuvarande tullbehandlingssystemet och otillräckligheten av en restitutionstid, som utgår allaredan efter tre år. Särskilt i sistnämnda hänseende anföres, att materialier för fartyg, vilka kontrakterats att bli färdiga under loppet av år 1920, redan nu blivit importerade.

Under nuvarande förhållanden, då en utökning av landets handelsflotta måste anses vara en åtgärd av allra största vikt, samt förekommande tonnageanskaffning knappast torde kunna ske på annat sätt än genom nybyggnader å svenska skeppsvarv, är ett tillmötesgående av de från de svenska skeppsvarven ovan uttalade önskemålen värda allt beaktande.

Vad förlängning av tiden för restitution erhållande, från nuvarande tre till fem år, angår, så är denna sak ordnad genom en förändring av § 12 mom. 1 b) i K. Maj:ts förordning med tulltaxa för inkommande varor den 9 juni 1911.

Lättnader vid själva tullbehandlingen av den importerade skeppsbyggnadsmaterielen skulle, som förut påvisats, möjliggöras genom att medgiva att den övervägande delen av sagda materiel finge attesteras efter i faktura upptagen vikt och ny uppvägning av denna materiel alltså undvikas. Vissa fordringar angående tullfakturans tillförlitlighet borde emellertid i så fall uppställas, värjämte tulltjänsteman skulle förbehållas rättighet till provvägning för kontrollering av fakturavikten.

På grund av ovannämnda får jag vördsamt hemställa,

att riksdagen ville besluta:

dels en sådan ändring i Kungl. Maj:ts förordning med tulltaxa för inkommande varor den 9 juni 1911 § 12 mom. 1 b., att den här omförmälda tiden av tre år ökas till fem år;

dels en skrivelse till Kungl. Maj:t vari hemställes att Kungl. Maj:t täcktes låta undersöka huruvida, på

sätt som här ovan föreslagits eller genom annan lämpligare åtgärd, lättnader må beredas skeppsbyggnadsindustrien vid *tullbehandlingen* av sådana i ovannämnda § 12 omförmälda materialier, varå tullrestitution medgives; samt därefter vidtagna åtgärder, vartill en dylik undersökning kan giva anledning.

Stockholm den 25 jan. 1917.

Alex. Thore.
