

Nr 282.

Av herr **Lövgren** i Nyborg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 70, angående godkännande av tullverkets utgiftsstaten för budgetåret 1927—1928 m. m.

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 70 föreslås bland annat att den fasta tullstationen i Neder-Kalix från och med den 1 juli 1927 skall upphöra att existera i sin nuvarande form och förvandlas till tillfällig station, i verksamhet endast under seglationstiden.

Skälen till denna indragning anses vara önskvärdheten att åstadkomma besparingar och den fullständiga stagnation, som råder under vintermånaderna. Det torde emellertid icke bliva några väsentliga summor sparade genom denna åtgärd, men möjligt är att staten därigenom åsamkas förluster. Ty lägger man ned stationen på Seskarö under vintern och vidtager samma åtgärd vid Neder-Kalix, då blir en lång kuststräcka, där möjligheterna till smuggling äro synnerligt stora, lagd helt och hållet utan bevakning. Detta skulle utan tvivel vara oklokt, ty det bör ju ej vara alldeles obekant, att särskilt insmugglade tobaksvaror ligga på i dessa trakter och konkurrera med den beskattade svenska tobaken. Det torde därför snart visa sig nödvändigt att åter anordna bevakning utefter denna kuststräcka även vintertid och besparingen blir i så fall liten eller ingen.

Det är för övrigt rätt egendomligt, att generaltullstyrelsen kommer till den slutsatsen, att stationen vid Sikeå skall bibehållas, och motiverar detta bl. a. därmed, att fara för smuggling förefinnes. Men faran för smuggling är väl väsentligt större uppe vid gränsen mot Finland än vad den är vid Sikeå. Stationen vid Sikeå har icke mer än 12,703 kronor i uppbörd under år 1925, under det stationen vid Kalix är den tredje i ordningen av alla stationerna med en uppbörd av 35,170 kronor. Att tullverket aldrig betalt ett öre för lokaler till stationen i Neder-Kalix borde ju vara ett skäl för dess bibehållande, då förvandlingen av stationen ju kommer att medföra, att man måste förhyra lokaler för densamma, ja kanske rent av tvingas att uppföra sådana med dryga kostnader för statsverket.

Av det ovan anförda framgår att det icke kan bli några väsentliga besparingar genom stationens indragning, men väl kommer det att medföra olägenheter i flera hänseenden. Det finnes enligt mitt sätt att se icke några starka skäl att företaga denna indragning, som på ett mycket kännbart sätt skulle drabba den personal, som nu finnes vid stationen. De två ordinarie kustvakterna ha båda förvärvat sig egna hem därstädes och det skulle för dem bli ruinerande att överflyttas till tjänstgöring på annan ort, då det på grund

av den depression, som råder inom denna del av landet, icke skulle gå att försälja fastigheterna utan stora förluster.

Men om det icke finnes några starka skäl att företa en indragning så finnes det så mycket starkare skäl att företa en utvidgning av denna station. Det finnes nu icke någon hamn norr om Luleå tillgänglig för mera djupgående fartyg, där varor kunna förtullas vid införseln. Följden blir att alla de utifrån kommande varorna till östra Norrbotten måste förbi till Luleå för att förtullas. Vilka olägenheter och kostnader som uppstå därigenom för befolkningen framgår av nedanstående uppgifter, vilka lämnats mig av en affärsman i Neder-Kalix:

»Härmed vill jag endast i någon mån för Eder åskådliggöra de olägenheter som äro förknippade med, att här uppe icke från utlandet kommande varor kunna förtullas annat än endera i Luleå eller Haparanda. Detta gör en fördyring kännbarast på de mest nödvändiga produkter och förnödenheter, som äro erforderliga för allmänheten, såsom risgryn, kaffe, frukter m. m. Att från Hamburg med turbåt via Luleå hemtaga t. ex. petroleum gör bara i frakten en differens av kr. 25,50 per ton. Då jag sistlidne sommar, trots att jag offererats frakt å 15 kr. per ton Hamburg—Båtskärsnäs, genom bemälda förtullningsolägenhet nödgades hemtaga motorbränslet via Luleå med turbåt från Hamburg till en frakt av 25 kr. per ton till Luleå, var till då tillkommer speditioners- och hamnavgifter, dragarpenningar, vägningar m. m. samt ny frakt från Luleå till Båtskärsnäs å kr. 7,50 per ton. Dessa båda nu jämfälda frakter äro särskilt för större partibefraktare beräknade efter billigaste taxa. Kostnaderna i Luleå genom omlastningen gingo föregående sommar till 8 kr. per ton.

Detta gör nu å t. ex. risgryn eller kaffe en fraktfördyring, om man räknar med ett fartyg å 150 tons, till Båtskärsnäs kr. 2,250: —
 Med turångare från Hamburg till Luleå å kr. 25: — per ton » 3,750: —
 Ny frakt från Luleå till Båtskärsnäs » » 7: 50 » » » 1,125: —
 Speditioner, hamnavgifter och omlastning i Luleå » » 8: — » » » 1,200: —
 Differensen blir således kr. 25,50 per ton eller tillsammans..... » 3,725: —

Speditionsomkostnaderna och expenser bortfalla, om jag själv kunde få ombesörja lossningen av fartyget med eget folk. Även om jag måste betala tullbevakning under lossningen ävensom uppsyningsmän och vaktmästare vid förtullningen och deras extra skjutsar, gå dock dessa omkostnader icke till mer än en bråkdel av de belopp, som godsets transitering genom någon stad i övre Norrland medför. Vidare är att märka att vid omlastningarna uppstå alltid en del skador på lådor och säckar, som medföra vikt förluster ävensom ökade förluster genom stölder o. s. v., men när försäkringsbolagen endast ersätta den undervikt som överstiger 3 procent, har man ingen möjlighet att erhålla ersättning för sådana förluster. Dessa förluster skulle man alltså helt undkomma, om man finge förtulla härstädes, då ju fartyget bleve ansvarigt för allt som inombords förkommit.

För att kunna nedbringa priserna å vissa livsförnödenheter här uppe är det nödvändigt, att man någonstades emellan Luleå och Haparanda anordnar en tullnederlagsplats, eller eventuellt ett transitoupplag, naturligtvis på trafikanternas bekostnad i vad det avser magasinslokaler, om det skulle bli för ringa omsättning för att vara ekonomiskt fördelaktigt för staten.»

Befolkningen inom det område, som skulle få en obestriddlig fördel genom anordnandet av en tullstation med förtullningsrätt i Neder-Kalix, uppgår till 24.000 personer, om man icke medräknar kommunerna uppför Torne älvdal och Råneå, men även dessa kommuner skulle profitera på anordnandet av ett tullnederlag i Kalix, då de numera, på grund av automobilismens utveckling, lättare och billigare skulle få sitt gods därifrån, än om det skall transporteras järnvägsledes från någon av stapelstäderna neråt kusten.

Det råder nu en svår depression på det industriella området inom denna landsända och allt vad som kan göras för att nedbringa priserna på livsmedel bör göras från statsmakternas sida och jag är övertygad därom att anordnandet av ett tullnederlag inom detta område skulle kraftigt verka i denna riktning. Ty den starkt utvecklade kooperativa rörelsen kunde då genom sanköp importera hela fartygslaster, vilket naturligen är mycket fördelaktigare än rekvisitioner i småposter från längre söderut befintliga nederlag.

Någon kan ju invända, att svårigheterna kunde undgås därigenom, att man från tullkammaren i Haparanda sände personal, som verkställde förtullningar i Kalix vid de tillfällen då det erfordrades, men det har tidigare blivit ett bleklagt nej till svar på framställningar i denna riktning och torde väl bli så i framtiden också. Det mest rationella är utan tvivel att genom särskilt tillstånd medgiva tullstationen i Neder-Kalix tullnederlags- och förtullningsrätt såsom man tidigare gjort vid tullstationen i Oxelösund. Därvid bleve det väl nödvändigt att till stationen knyta en högre kvalificerad arbetskraft än den som nu finnes därstädes, men även om detta skulle medföra någon kostnadsökning för statsverket, så medför det så stora fördelar för befolkningen att åtgärden bör vidtagas.

Av det ovan anförda framgår:

- att besparingarna genom tullstationens förvandling bliva obetydliga,
- att denna gränstrakt lägges öppen under en stor del av året för smugglingstrafik från Finland,
- att den nu vid stationen anställda personalen skulle bli ekonomiskt lidande på en förändring i den föreslagna riktningen, samt slutligen,
- att befolkningen inom denna landsända nu åsamkas stora merutgifter därigenom att varor ej kunna förtullas inom Kalixdistriktet.

På grund av det anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville begära utredning och förslag till 1928 års riksdag angående de grunder enligt vilka tullstationen i Neder-Kalix kunde tillerkännas tullnederlags- och förtullningsrätt, samt att riksdagen i avvaktan på denna

utredning ville avslå Kungl. Maj:ts förslag i prop. nr 70 i vad densamma avser förändring av tullstationen från fast till tillfällig station.

Stockholm den 12 februari 1927.

O. W. Lövgren
i Nyborg.

I motionens yrkande instämna:

A. H. Hedström.

Jöran Grapenson.

W. Bäckström.

Ernst Hage.

Elof Lindberg.