

Nr 520.

Av herr **Lovén m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 166 med förslag till frihamnsförordning m. m.

Kungl. Maj:t har i sin proposition Nr 166 med förslag till ny frihamnsförordning m. m. i avd. 1 i propositionen sid. 14—22 behandlat industriell verksamhet i frihamn och behåller realiter de nu gällande bestämmelserna. I dessa lägges beviljandet av dylik koncession i Konungens hand, med den bestämda inskränkningen att koncession icke får lämnas till verksamhet som i följd av gynnsammare produktionsvillkor skulle bli ägnad att å den inhemska marknaden avsevärt skada enahanda verksamhet idkad i tullinlandet. Under de år som gått har det emellertid visat sig, att någon industri icke har kunnat leva i de svenska frihamnarna. Detta beroende på, att tulltaxeförordningens §§ 2 och 9 omöjliggjort för en dylik industri att införa de framställda industriprodukterna till tullinlandet. Liksom det är nödvändigt för industri i tullinlandet att med hjälp av tullrestitution söka sig marknad i utlandet, så är det nödvändigt för industri i frihamn att även få utbjuda sina produkter i tullinlandet. Med Kungl. Maj:ts förslag skulle varje dylik fråga om industriell verksamhet i frihamn liksom hittills i detalj underställas riksdagens prövning för vidtagande av individuella jämkningar i ovannämnda paragrafer i tulltaxeförordningen. Häremot har en av de tre tillkallade sakkunniga reserverat sig, sid. 17—18 i propositionen, och hemställt, att Konungen måtte liksom i så många andra fall få riksdagens bemyndigande att inom en viss ram jämka tulltaxeförordningens bestämmelser, så att den sökande frihamnsindustriens produkter icke råkade ut för strängare tullbeskattning än samma industri belägen i tullinlandet. Allt givetvis med strängt fasthållande vid att frihamnsindustrien icke genom gynnsammare produktionsvillkor kan komma att avsevärt skada enahanda industri i tullinlandet.

Av propositionen framgår, att de lokala tullmyndigheterna i Malmö uttalat sig för en dylik jämkning av förtullningsreglerna. Däremot har generaltullstyrelsen ställt sig avvisande och hänvisat till ett kommerskollegii och generaltullstyrelsens gemensamma avstyrkande utlåtande av 2 febr. 1929. Som framgår av propositionen, sid. 19—20, har emellertid kommerskollegium sedan dess ändrat mening och biträder nu på i propositionen anförda skäl bestämt reservantens ståndpunkt. Till generaltullstyrelsens ståndpunktstagande nu torde böra framhållas, att generaltullstyrelsen redan den 12 febr. 1926 i gemensamt utlåtande med kommerskollegium uttalat, att det icke skulle komma att möta större svårigheter att anordna den kontroll, som erfordrades ur tulladministrativ synpunkt (sid. 113 i sakkunnigebetänkandet). Sedan dess ha svårigheterna blivit mindre genom det nya restitutionsförfarandet med dess minskade krav på kontroll från tullverkets sida.

Skånes handelskammare, som icke blott omfattar hela Skåne utan även Södra

Halland, Stockholms handelskammare, Västergötlands och Norra Hallands handelskammare, Sveriges köpmannaförbund m. fl. ha uttalat sig för att Konungen måtte få bemyndigande att avgöra dessa frågor. För status quo ha uttalat sig Sveriges industriförbund och Göteborgs handelskammare, hamnstyrelse och frihamnsbolag samt Sveriges grossistförbund. Industrimark finnes icke i Göteborgs frihamn men väl i Malmö och Stockholms frihamnar. Här finnes måhända förklaringen till Göteborgs ställning till frågan.

Departementschefen ställer sig ytterst tveksam till hela spørsmålet och har icke funnit sig "böra förorda, att ett dylikt bemyndigande påkallas från Kungl. Maj:ts sida".

Undertecknade motionärer anse, att riksdagen av praktiska skäl bör giva Kungl. Maj:t ett dylikt bemyndigande, och få hänvisa till kommerskollegii klargörande utredning i ärendet. Städerna Malmö och Stockholm ha stora markområden i sina frihamnar, som med betydande kostnader ställts i ordning för industriella ändamål, men ej kunna utnyttjas för dessa på grund av hittills gällande bestämmelser. Till jämförelse kan hänvisas till Hamburgs frihamn med dess mångfald av industrier, som även fått rätt att arbeta på hemmamarknaden. Det kan dessutom enligt vår mening icke vara riktigt, att om t. ex. en maskin efter Kungl. Maj:ts koncession bygges i en frihamn av 50 % svenskt material och 50 % importerat och maskinen införes till tullinlandet, tull skall utgå icke blott på det utländska material som använts för tillverkningen utan även på det svenska materialet och på den svenska arbetskraft som byggt maskinen i frihamnen, och i många fall kan dessutom skillnaden mellan tullen på de använda delarna och tullen på den färdiga maskinen stiga till stora belopp. Om denna fråga löstes nu, skulle möjligheter måhända öppnas för att till vårt land få över industrier, som i våra södra grannländer kämpa med valuta- och skatte-svårigheter och ha hela Norden till avsättningsområde.

Under avd. 6 behandlar propositionen, sid. 34—36, tidsfristen för tullfri återinförelse från frihamn. Särskilda bestämmelser ha saknats, och därför har fristen hittills varit 10 år liksom vid återinförelse från utlandet. Kungl. Maj:t föreslår i anslutning till de sakkunnigas förslag ett tillägg till 5 § s. i tulltaxeförordningen, givande generaltullstyrelsen rätt att medgiva tullfrihet även efter sagda tid "där varan nyttjats inom svensk frihamn". De sakkunniga ha principiellt ansett, att möjlighet bör öppnas för medgivande av undantag i sådana fall, då ett påtagligt praktiskt behov därav föreligger. Utan någon närmare motivering föreslå de sakkunniga trots detta ovannämnda begränsning "vara som nyttjats inom frihamn". Samtliga landets frihamnar ha begärt, att generaltullstyrelsen skulle få rätt att medgiva tullfriheten, därest varan under hela tiden från utförelsen bevisligen befunnit sig inom svensk frihamn. Bevisskyldigheten skulle åligga sökanden, och tullstyrelsen skulle pröva, huruvida bevisningen vore tillräcklig. Några olägenheter eller risker för statsverkets intressen skulle denna i vissa avseenden vidare formulering enligt motionärernas mening icke med-

föra men väl den fördelen, att man icke skulle behöva komma i det läget att man får betala tull för en svensk vara, därest den efter mer än tioårigt bevisat uppehåll i svensk frihamn återinfördes till tullinlandet. Det föreligger ett påtagligt praktiskt behov även om detta är av ringa omfattning. Svenska möbler och bohag, tillhöriga frihamnspersonal eller personer, som bo inom frihamn, och som magasineras t. ex. på någon vind i frihamnen, böra icke bli belagda med tull, när de åter skola införas till tullinlandet även om lagringstiden överskridit 10 år.

Kommerskollegium har också biträtt frihamnarnas enhälliga begäran i denna punkt.

Enligt motionärernas uppfattning är det av vikt att icke ens i sällsynta fall situationer uppstå, där den allmänna rättskänslan anser sig kränkt, och detta skulle med propositionens förslag inträffa i det omnämnda fallet, vilket ej är konstruerat utan hämtat ur verkligheten.

Under avd. 7 behandlar propositionen, sid. 36—44, under rubriken övriga frågor om tullfri återinförsel från frihamnen några spörsmål, som äro av der allra största betydelse för de svenska frihamnarna. Det är särskilt en fråga som underställts riksdagens prövning, och det är införandet av ett nytt stycke i ovannämnda 5 § s. tulltaxeförordningen. Här har föreslagits en bestämmelse innebärande en diskriminering i vissa fall av gods, som förtullas i frihamnen, i det att dylikt gods, som införts till tullinlandet och åter inom 30 dagar återutförts till frihamnen, under vissa förhållanden icke mera får åtnjuta tullfrihet vid förnyad införsel till tullinlandet. Bortsett från att en diskriminering av gods principiellt sett bör undvikas, så är det enligt motionärernas mening att tillgripa mera våld än nöden kräver. Som reservanten anfört, finnes ett betydligt enklare sätt att undvika den s. k. rundkörningen med gods, vilket är det förfarande som det nya författningsförslaget skulle stäcka, och det är att i frihamnsstadgan införa bestämmelser om formerna för hur gods skall kunna utlämnas från tullverket efter skedd förtullning i frihamnen och åter uppläggas därstädes i förtullat skick i avvaktan på den slutliga införseln. Av de införskaffade yttrandena framgår tydligt, att detta är ett verkligt legitimt behov för handeln, sid. 40—41 i propositionen. Kommerskollegium har också i denna punkt helt ställt sig på reservantens ståndpunkt.

De sakkunniga ha visserligen infört ett anståndsinstitut för gods avhämtning i frihamnen, varigenom användning av returintyg och förnyad förtullning bliva överflödiga för de flesta varuposter. När generaltullstyrelsen i sitt yttrande beträffande reservantens förslag i denna punkt anför, att det sammans genomförande skulle medföra sådana olägenheter för statsverket i form av en alltför vidsträckt användning av förfarandet med s. k. returintyg, synes generaltullstyrelsens uttalande innebära en överdrift. Dylikt kvarläggande av förtullat gods i frihamn förekommer endast vid vissa tidpunkter eller vid alldeles speciella varuslag, och särskilt i sistnämnda fall skulle det

nya anståndsinstitutet väl tillgodose dessa varuhavares intressen. Särskilt med tanke på den förbättring i anståndsinstitutet, som såväl generaltullstyrelsen som kommerskollegium föreslagit, skulle i ytterligt få fall, i procent räknat, behov uppstå att få gods kvarliggande i frihamnen för att efter förnyad fullständig tullbehandling återinföras på returintyg. Enär en varuhavare, som har att välja på anståndsinstitutet och ny förtullning med returintyg, av praktiska och ekonomiska skäl alltid kommer att välja anståndsinstitutet, så snart detta är möjligt, inskränkes returintygens antal till ett minimum. Hur man än utformar anståndsinstitutet, kommer det alltid att återstå fall, där institutet icke är tillämpligt. En varuhavare, som har hela sin rörelse förlagd till frihamnen, bör icke få sitt förtullade gods diskriminerat. Han bör icke ställas i ett sämre läge än en utländsk köpman, som lagrar den förtullade varan i utlandet, t. ex. i Köpenhamns frihamn. Man måste dock ihågkomma, att den enskilde lagerhavaren i den svenska frihamnen är skyldig att efter tullverkets anvisningar föra lagerbokföring och hålla den tillgänglig för tullverket. Här finnes en helt annan möjlighet till betryggande kontroll, än då varan föres till utlandet, och att då ställa den härvarande lagerhavaren sämre än den utländska bör icke komma ifråga. Speciellt för Malmö frihamn tillkommer här Köpenhamns frihamns närbelägenhet och den goda färjeförbindelsen mellan de två frihamnarna. Redan nu har erfarenheten visat, att många godsägare föredra att föra över godset till Köpenhamns frihamn i avvaktan på slutlig införsel av varan. Skola frihamnarna fungera som de stora centrallager, vartill de äro så väl lämpade, fordras att även förtullade varor få lagras därstädes utan att diskrimineras. Att Göteborgs frihamn icke har samma stora intresse härför som de övriga frihamnarna torde sammanhånga med dess begränsade lagringsutrymmen.

När man söker göra sig ett begrepp om, hur många returintyg, som skulle förekomma, därest reservantens och kommerskollegii linje följdes, får man först lägga märke till, som ovan anförts, att det i regel endast är vid särskilda tillfällen behovet framträder samt att något dylikt behov icke finnes för smärre varupartier, enär dessa billigare efter skedd förtullning kunna lagras inne i staden. Redan härigenom begränsas antalet varuposter i hög grad. Av de återstående komma som ovan nämnts de allra flesta varuposterna att begagna sig av anståndsinstitutet, och endast ett försvinnande litet antal varuposter kommer att återstå. Härav framgår tydligt, att generaltullstyrelsens av departementschefen citerade betänkligheter äro i hög grad överdrivna.

Jämför man tullverkets bevakningsarbete med godset i ena och i andra fallet, finner man, att vid användning av anståndsinstitutet godset skall direkt eller indirekt vara under tullkontroll, vilken i regel kan bortfalla vid lagring enligt kommerskollegii linje med dess lagringsrätt av förtullat gods. Att påstå att denna linje skulle medföra mindre ordning ifråga om behandling av det förtullade godset är oriktigt. Skillnaden är blott att något behov att kringgå denna linjes ordningsregler icke finnes på grund av linjens utform-

ning i enlighet med den ekonomiska regel att man ej genom författningar skall förorsaka varuutbytet onödiga kostnader.

Vi ha i ovanstående trenne punkter helt anslutit oss till kommerskollegii ståndpunkt i dessa frågor och kunna icke underlåta att i detta sammanhang hänvisa till ämbetsverkets kritik av sakkunnigebetänkandet, där det heter: "Särskilt synes de sakkunnigas majoritet ha lämnat obeaktade de av praktiska skäl förestavade ändringsyrkanden, som en av de sakkunnige, , reservationsvis framfört." Det är dessa synpunkter vi här understödja.

Stockholms frihamns A.-B. påpekar i sitt yttrande, att det icke lyckats de sakkunniga att så utforma bestämmelserna, att icke i vissa fall trafik i eller över frihamn blir sämre behandlad i tullhänseende än samma trafik i tullhamn, samt att det för frihamnarna alltid kommer att förbli ett rättfärdighetskrav och i många fall ett livskillkor, att denna likhet uppnås. Denna ståndpunkt önska motionärerna understryka och få i detta sammanhang hänvisa till bevillningsutskottets betänkande nr 13 1923, där utskottet ställde sig på samma principiella ståndpunkt och framhöll, att det synts utskottet angeläget, att icke för frihamnarna gällde, med avseende å förtullningen av varor, bestämda för den inhemska marknaden, ofördelaktigare bestämmelser än de, som reglerade förtullningen vid införsel genom tullhamn.

Under hänvisning till vad vi ovan anført få vi hemställa,

att riksdagen ville i tulltaxeförordningen, §§ 2 och 9, införa bestämmelser i överensstämmelse med sakkunnigereservantens yrkande och kommerskollegii förslag,

att i förslaget till ändring av 5 § s. samma förordning ordet "nyttjats" måtte utbytas mot "hela tiden befunnit sig" samt

att det nya stycket i samma avdelning av denna paragraf måtte utgå och i anslutning härtill riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att bestämmelser måtte utfärdas, huru gods som förtullats i frihamn måtte kunna kvarbli i frihamnen för att lagras därstädes i förtullat skick.

Stockholm den 20 mars 1935.

Carl Lovén.

Erik Hagberg.

Olof Andersson.
Malmö.

Erik Nylander.

Carl Lindberg,
Stockholm.

Carl Patric Ossbahr.

