

## Nr 5

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående tullfri införsel av en utav Scandinavian Airlines System, Stockholm, anskaffad flygträningsapparat m. m.; given Stockholms slott den 28 oktober 1955.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**BERTIL**

*G. E. Sträng*

---

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland i statsrådet å Stockholms slott den 28 oktober 1955.*

### Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anför:

I en den 16 mars 1955 dagtecknad skrift har *Scandinavian Airlines System* (SAS), Stockholm, anhållit om rätt till tullfri införsel till riket av en utav företaget anskaffad flygträningsapparat, benämnd »DC-6B Curtiss-Wright Dehmel flight simulator», jämte under år 1955 och följande år inkommande tillbehör och reservdelar till densamma.

SAS har i huvudsak anfört följande. Ifrågavarande apparat vore avsedd att uppmonteras på Bromma flygplats för att användas vid utbildning och övning av flygpersonal. SAS dreve nämligen vid sina flygbaser —

Bromma (Stockholm), Kastrup (Köpenhamn) och Fornebu (Oslo) — flygskolor för utbildning av sina trafikflygare, flygnavigatörer, flygtelegrafister, flygmekaniker, pursers, flygvärdinnor, flygklararer och flyglärare. Flygskolorna hade av de skandinaviska luftfartsmyndigheterna erhållit auktorisation såsom luftfartsskolor och stode under dessa myndigheters kontroll. Förutom den huvudsakliga uppgiften att giva SAS' egen personal den utbildning och den kontinuerliga träning, som krävdes enligt gällande föreskrifter, inginge i skolornas verksamhet även flygteknisk forskning. Då SAS' flygskola på Bromma vore den enda i sitt slag inom Sverige, hade den även elever från andra flygföretag ävensom från statliga institutioner. Kostnaderna för utbildningsverksamheten vid flygskolan på Bromma uppginge till avsevärda belopp. Sålunda hade i inventarier och undervisningsmateriel för flygskolan hittills investerats ca 650 000 kronor. Vidare hade kostnaderna för i huvudsak den teoretiska undervisningen vid flygskolan under det senaste räkenskapsåret uppgått till ca 603 000 kronor och för den praktiska flygutbildningen (skolflygningar) till ca 2 703 000 kronor (1 850 flygtimmar). I båda sistnämnda belopp hade ej kostnaderna för ränta och avskrivning på investerat kapital inräknats, ej heller flygskolans andel i vissa fasta kostnader. SAS hade sålunda haft och hade att nedlägga, i förhållande till företag inom andra delar av näringslivet, högst avsevärda belopp även för den högre yrkesutbildningen. I syfte att nedbringa kostnaderna för skolflygningarna och för att i så liten utsträckning som möjligt behöva hålla flygplan tillgängliga för övningsflygningar hade SAS i januari 1954 hos det amerikanska bolaget Curtiss-Wright Corporation i New York beställt en »DC-6B Curtiss-Wright Dehmel flight simulator» att användas i utbildningen på Bromma.

Flygträningsapparaten har beskrivits bestå av dels ett förarrum, motsvarande nospartiet av ett trafikflygplan och försett med en fullständig utrustning av instrument och apparater, dels ett bakom förarrummet liggande rum för instruktör och kontrollanter. Sistnämnda rum innehöller manöver- och kontrollapparater, som kunde utsända impulser till och registrera impulser från förarrummet. Härtill komme en fristående elektronanläggning med aggregat för olika ändamål. När apparaten vore i gång, gäve dess instrument utslag för de förhållanden, som skulle beaktas under flygning, t. ex. flygplanets totalvikt, tyngdpunktens placering, stighastighet, rodrens ställning, hjulens position, vindriktning, vindhastighet, antalet motorer i gång. Via en kontrollpanel hade instruktören möjlighet att framkalla de olika situationer, som kunde uppstå under flygning, varigenom besättningarna sålunda gäves tillfälle att träna i handhavandet av flygplanen under de mest skiftande och svåraste förhållanden.

Genom användandet av denna »flight simulator» har SAS beräknat kunna nedskära flygtiden för träning i flygplan med 60 procent. Flygsäkerheten komme att kunna höjas, därigenom att rutiner vid olika tänkbara nödsituationer kunde tränas in, utan att personal eller material behövede ut sättas för risker. Apparaten komme vidare att bli ett värdefullt hjälpme-

del för forskningen i flygoperativ metodik och i den flygmedicinska forskning, som komme att bedrivas för utrönande av personalens fysiska och psykiska reaktionsförmåga och uthållighet under olika flygförhållanden. — Beställningspriset för flygträningsapparaten utgjorde 800 000 amerikanska dollars eller 4 144 000 kronor, fob fabrik, vartill komme beställningspriset för en första uppsättning reservdelar och tillbehör på 25 000 amerikanska dollars eller 129 500 kronor.

SAS har slutligen erinrat om att luftfartsnäringen sedan tidigare åtnjöt lättnader i tullhänseende, därigenom att import av trafikflygplan och därför avsedda reservdelar, utrustning och materialier vore tullfri. Denna tullfrihet torde främst ha motiverats med att tullbeläggning ej varit nödvändig till skydd för inhemsk industri och med att man ej velat belasta den inhemska luftfarten med kostnader, som kunde inskränka företagens möjligheter i den internationella konkurrensen. Samma förhållanden kunde med lika stort fog åberopas till förmån för tullfrihet för ifrågavarande flygträningsapparat. Någon tillverkning av denna och liknande apparater förekomme ej inom riket. Dessutom vore fråga om import av en apparat, som uppenbarligen komme att medföra konkurrensmässiga fördelar för den inhemska luftfarten. Utbildningen komme att förbilligas och förbättras och trafiken komme sålunda att kunna bedrivas med ökad säkerhet och regularitet. Även det förhållandet, att ifrågavarande apparat i stor utsträckning komme att ersätta trafikflygplan och sålunda utgöra substitut för en tullfri vara, torde kunna åberopas till förmån för tullfrihet.

Över nämnda ansökning har på anfordran utlåtanden avgivits av *generaltullstyrelsen*, *flygtekniska försöksanstalten*, *luftfartsstyrelsen*, *ingenjörsvetenskapsakademien* och *kommerskollegium*, vilken sistnämnda myndighet vid sitt utlåtande fogat ett av *Sveriges industriförbund* avgivet yttrande.

*Generaltullstyrelsen* har rörande tulltaxeringen av ifrågavarande apparat anfört, att densamma i sin helhet syntes böra hänföras till tulltaxenr 1044: 8 (statistiskt nr 1889: 7): elektrotekniska specialapparater och delar därtill, ej särskilt nämnda, och beläggas med en tull av 10 procent av värdet. Särskilt inkommande delar och tillbehör till en dylik apparat kunde bliva hänförliga till flera olika nummer i tulltaxan. Även delarna och tillbehören torde emellertid i regel draga en tull av 10 procent av värdet. Enligt en preliminär beräkning skulle tullvärdet uppgå för själva flygträningsapparaten till ca 4 183 000 kronor och för den uppsättning reservdelar och tillbehör till apparaten, som beställts för leverans senare, till ca 132 000 kronor. Tullavgiften för dessa varor skulle således utgöra sammanlagt ca 432 000 kronor.

I anslutning till vad SAS förut anfört rörande tullfrihet för flygplan jämte reservdelar m. m. har generaltullstyrelsen påpekat att detta gällde för flygplan med en tjänstetomvikt av mer än 7 500 kilogram (tulltaxenr 1062: 1; statistiskt nr 1922: 1) ävensom i fråga om delar, tillbehör och material, avsedda att av lufttrafikföretag, som erhållit Kungl. Maj:ts till-

stånd för utövning av luftfart i regelbunden trafik, användas för reparation, inredning eller utrustning av till tulltaxenr 1062:1 hänförliga flygplan (tulltaxenr 1062:3; statistiskt nr 1923:1).

Vidare har generaltullstyrelsen framhållit, att markapparater för flygutbildning (»ground flying trainers») vore särskilt nämnda i den s. k. Brysselnotenklaturen, som vore avsedd att ligga till grund för den nya svenska tulltaxa, till vilken förslag för närvarande uppgjordes inom 1952 års tulltaxekommitté.

Generaltullstyrelsen har ansett de omständigheter, SAS åberopat såsom stöd för sin framställning, utgöra starka skäl för medgivandet av tullfrihet för nämnda flygträningsapparat jämte beställda delar och tillbehör därtill och därför funnit sig böra förorda bifall till ansökningen i enlighet härmed.

*Flygtekniska försöksanstalten*, som tillstyrkt ansökningen, har anfört, att det ur utbildnings- och flygsäkerhetssynpunkt vore av stor betydelse att förenämnda flygträningsapparat anskaffats. Härigenom förbättrades vidare resurserna för forskning, särskilt i fråga om flygoperativ metodik och flygmedicin.

*Luftfartsstyrelsen* har understrukit, att införande till och användande inom riket av den av SAS inköpta anläggningen innebure avsevärda fördelar för den svenska luftfarten. Den sedan några år genomförda tullfriheten för större trafikflygplan jämte utrustning och reservdelar torde främst ha motiverats med behovet av stöd åt luftfartsnäringen i den internationella konkurrensen, synnerligast som den svenska flygindustrien icke ansetts vara i behov av särskilt tullskydd. Med hänsyn till att anläggningen till viss del utgjordes av en del av ett sådant flygplan samt att densamma som helhet betraktad endast kunde användas för luftfartsändamål, syntes tullfrihet i förevarande fall överensstämma med de principer, som låge till grund för förenämnda tullpolitik. På grund härav har luftfartsstyrelsen tillstyrkt att tullavgift icke uttoges för ifrågakvarande anläggning.

*Ingenjörsvetenskapsakademien* har framhållit, att i programmet för SAS' flygskola inginge vetenskaplig forskning i flygoperativ metodik och flygmedicin bl. a. i fråga om flygplansbesättningens fysiska och psykiska motståndskraft. Förutsättningen för att dylik forskning överhuvudtaget skulle kunna bedrivas vore tillgång av en apparat av ifrågakvarande slag. Sådana apparater finnes icke tidigare inom riket. Det syntes akademien i hög grad värdefullt att tillfälle till sådan forskning kunde beredas. Forskningsuppgifter av detta slag måste emellertid bedrivas såsom iakttagelser av reaktionen hos personal utbildad i trafikflygtjänst i samband med personalens vidare utbildning, varför den lämpligaste platsen för dess användning i forskningens tjänst vore vid utbildningsanstalten i fråga. Med anledning av vad sålunda anförts har akademien tillstyrkt, att tullavgift icke uttoges för ifrågakvarande apparat jämte tillbehör och reservdelar.

*Sveriges industriförbund* har meddelat, att apparater av här ifrågakva-

rande slag icke tillverkades inom riket och att förutsättningar för upptagande av en dylik tillverkning helt torde saknas. Även tillbehören och reservdelarna torde vara av sådan beskaffenhet, att de icke lämpligen kunde tillverkas inom riket. Med hänsyn härtill förelåge i förevarande fall icke några skyddsintressen för svensk industri. Industriförbundet hade för sin del ingenting att erinra däremot, att gällande tulltaxa ändrades på sådant sätt, att tullfri införsel bleve möjlig för apparater, tillbehör och reservdelar av nu aktuellt slag.

På de skäl som industriförbundet anfört har *kommerskollegium* ansett sig kunna tillstyrka sådan ändring av tulltaxeförordningen att tullfriheten utvidgades till att omfatta apparatur av ifrågakarande slag jämte tillbehör och reservdelar.

#### *Departementschefen*

I den föreliggande ansökningen har Scandinavian Airlines System hemställt om rätt till tullfri införsel av en utav företaget anskaffad flygträningsapparat jämte under år 1955 och följande år inkommande tillbehör och reservdelar till densamma. Apparaten är avsedd att användas i undervisningen vid SAS' flygskola på Bromma, vid vilken studerar förutom personal från SAS även personal från såväl andra privata flygföretag som statliga institutioner. I skolans verksamhet ingår vidare flygteknisk forskning.

Såsom motivering för sitt yrkande har SAS bl. a. anfört, att en dylik apparat komme att vid utbildningen av flygare i stor utsträckning ersätta trafikflygplan och således utgöra substitut för en tullfri vara, att apparater av ifrågakarande slag ej tillverkades i Sverige samt att införseln av ifrågakarande apparat komme att medföra konkurrensmässiga fördelar för den inhemska luftfarten. Vidare har SAS understrukit, att utbildningen av flygpersonal kunde genom användandet av apparaten förbilligas och samtidigt förbättras, att rutinen vid olika tänkbara situationer kunde tränas in utan att personal och materiel behövde utsättas för risker samt att flygtrafiken i fortsättningen skulle, om utbildningen av flygpersonal skedde med hjälp av en sådan apparat, kunna bedrivas med ökad säkerhet och regelbundenhet.

Enligt vad generaltullstyrelsen numera upplyst har den av SAS inköpta flygträningsapparaten den 12 april 1955 tulltaxerats vid och av SAS uttagits från flygtullavdelningen i Stockholm. Därvid har apparaten i sin helhet hänförts till tulltaxenr 1044:8 (statistiskt nr 1889:7) och tullbeloppet för apparaten fastställts till 418 077 kronor 91 öre, utgörande 10 procent av apparatens tullvärde. Uppsättningen reservdelar och tillbehör till apparaten har ännu ej tulltaxerats.

I detta sammanhang vill jag erinra, att Kungl. Maj:t genom beslut den 30 juni 1955 medgivit, att SAS finge, utan hinder av vad i 152 § tullstadgan föreskrevs, tills vidare, intill dess frågan om tullfrihet för omnämnda flygträningsapparat samt reservdelar och tillbehör avgjorts, dis-

ponera nämnda varor utan att tull erlades eller deponerades eller säkerhet därför ställdes.

I likhet med de hörda remissorganen tillstyrker jag, att SAS medgives tullfrihet för omförmälda flygträningsapparat. Då frågan om generell tullfrihet för apparater av ifrågavarande slag för närvarande är föremål för utredning av 1952 års tulltaxekommitté, är jag ej beredd att i detta sammanhang föreslå ändring av tulltaxan i sådant syfte. Jag förordar alltså, att riksdagens medgivande inhämtas till att ifrågavarande apparat må tullfritt införas i riket. Jämväl erforderliga reservdelar och tillbehör till apparaten synes böra befrias från tull.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att en för utbildning och träning av flygpersonal avsedd apparat, benämnd »DC-6B Curtiss-Wright Dehmel flight simulator», som inköpts av Scandinavian Airlines System, jämte erforderliga reservdelar och tillbehör må tullfritt införas till riket.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Sven Rydén*