

## Nr 447

Av herr **Nelander m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 90, med förslag till ny tulltaxa, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 90, innehållande förslag till ny tulltaxa, har departementschefen beträffande fråga om varuposition nr 40.11 B, bil- och cykelgummi, frångått det förslag, vilket i detta fall förelagts av en enhällig tulltaxekommitté.

Det är uppenbart att frågan om tullsatser liksom utformningen av tullen varit föremål för noggranna överväganden av tulltaxekommittén, när denna i sitt betänkande förordar en kombinerad värde- och viktull. Denna konstruktion av tullskyddet är såvitt vi kunnat finna den enda i sitt slag i tulltaxekommitténs betänkande, som samlat en enhällig kommitté. I och för sig är detta ett starkt belägg för att man noga övervägt däckindustriens tullskyddsbehov.

Tulltaxekommittén motiverar kombinationen värde- och viktull med följande:

Tullens uppgift att främst tjänstgöra som ett skydd i prisfallssituationen gör emellertid att kommittén funnit det lämpligt att värdetullen i detta fall kombineras med en efter vikten beräknad minimitull.

Kommittén föreslår för varuposition 40.11 B en värdetull med 13 % dock minst kr. 85 per 100 kg (kr. 0.85 per kg).

Departementschefen föreslår för samma varuposition en värdetull av 13 % utan kombination med en viktull och framhåller i sin motivering:

Anordningen med en minimitull skulle vid rådande prisläge icke ha någon större betydelse i fråga om ersättningsringar, men beträffande monteringsringar skulle den innebära en klar höjning över den föreslagna nordiska nivån.

Till detta kan anföras:

1. Nuvarande bildäckstullar är skilda för ersättningsdäck och s. k. monteringsdäck. Det senare säljes till bilfabrikerna. Av importen utgöres cirka 90 % av ersättningsdäck mot 10 % för monteringsdäck. För ersättningsdäcken är den nuvarande tullsatsen kr. 1:— per kg, vilket under senare år inneburit ett tullskydd mellan 15 och 16 % beroende på prisläget.

Tulltaxekommitténs förslag om en värdetull av 13 %, dock lägst 85 öre per kg, innebär sålunda en klar sänkning av tullnivån för denna dominerande varugupp.

Beträffande cykelgummi och motorecykelslang m. m. är nuvarande tull-

sats kr. 1:20 per kg, och den av tulltaxekommittén föreslagna tullsänkningen för dessa däck är ännu mera markerad.

2. Tullen på monteringsdäck utgör för närvarande 12 %. Tulltaxekommittén föreslår att monteringsdäcken sammanföres med ersättningsdäcken under en gemensam tullrubrik och med samma tullsats i likhet med vad som är brukligt i andra länder. Priserna som tillämpas vid leveranser av monteringsdäck till bilfabrikerna är mycket pressade, och därför kommer den av tulltaxekommittén föreslagna minimiviktullen av 85 öre per kg att i prisfallssituationer få en viss betydelse. Den motsvarar i nuvarande läge ett tullskydd på 15 à 16 %. Det bör dock hållas i minnet dels att monteringsdäcken svarar för endast cirka 10 % av däckimporten, dels att tullen för monteringsdäcken i kronor och ören räknat aldrig blir högre än tullen för ersättningsdäcken samt dels att de normaltullberäkningar som legat till grund för tulltaxekommitténs rekommendationer visar på en tullsats av omkring 85 öre per kg. Härvid bör då samtidigt observeras att denna viktull av 85 öre per kg är ett bruttotullskydd. Det verkliga nettotullskyddet är på grund av den höga råvarutullbelastningen — bl. a. för rayoncordväv — cirka 25 öre lägre per kg.

3. Det framgår icke helt klart vad departementschefen avser, då han beträffande monteringsringar hänvisar till "den nordiska nivån". Det nordiska förslaget innebär en värdetull av 13 %. Räknat på importvärdet för ersättningsdäck under de två senaste åren motsvarar 13 % ungefär 85 öre per kg. För monteringsringar kan man strängt taget icke tala om någon nordisk nivå, eftersom av de nordiska länderna endast Sverige har egen bilindustri som förbrukar monteringsringar. Vid lika prisnivå betyder en tullsats av 13 % även för de övriga nordiska länderna 85 öre per kg, och det är just detta som den tulltekniska anordningen med en minimivikt skulle åvägabringa även i fråga om monteringsdäcken i Sverige. Nu synes emellertid prisnivån vid import av däck till Danmark och Norge ligga något högre än vid import till Sverige, och en viktull av 85 öre per kg kan därför i ännu mindre grad i dessa länder medföra någon kostnadsfördyring för däckkonsumenterna.

Vi finner det i övrigt egendomligt, att departementschefen fäster så stor vikt vid nordiska förslaget, när exempelvis Danmark så uppenbart bortsett från detsamma att däcktullskyddet där så sent som i februari i år kraftigt reducerades helt i strid mot det nordiska förslaget. Förklaringen till detta förhållande ligger sannolikt i att Danmark icke har någon bildäcksindustri att slå vakt om.

4. Vad som menas med en nordisk tullnivå på bil- och cykelgummi är vidare så till vida oklart, att det nordiska förslaget till tullsats förutsätter gemensamma och lika textiltullar i de nordiska länderna. (Se "Nordisk Ekonomisk Samarbeid" del II sid. 143.) På grund av olika tull på

rayoncord, vilken är en av bildäcksindustriens viktigaste råvaror, har Sverige jämfört med exempelvis Norge en extra tullbelastning på denna råvara som medför ett 4 % lägre nettotullskydd på de färdiga däcken. Nettotullskyddet blir därigenom i Norge 12,8 % mot i Sverige 8,9 %. Departementschefen frångår vad en enhällig tulltaxekommitté föreslagit under hänvisning till ett nordiskt förslag, som inget av de intresserade länderna tagit ställning till.

5. Den av en enhällig tulltaxekommitté framförda motiveringen för en kombinationstull, nämligen behovet av skydd i prisfallssituationer, gäller i särskilt hög grad monteringsdäcken. När en utländsk bildäcksfabrik har försäljningssvårigheter och därigenom får stora lager, vänder den sig i första hand till de stora avnämarna, bilfabrikerna. Här kan man på en gång få betydande kvantiteter placerade, om man går tillräckligt långt ner i pris. Med minst uppoffring sker detta i ett land med lågtullar. Samtidigt undviker man att förstöra prisläget på den av tullmurar skyddade hemmamarknaden. Bilringsindustrien har därför särskilt understrukit sin oro för de produktionsstörningar, vilka kan bli följden av otillräckligt skydd mot onormalt låga priser på monteringsdäck. Härvid har man samtidigt framhållit att detta skyddsbehov icke är att hänföra till bristande effektivitet vid den svenska bildäcksindustrien utan fastmer till den internationella konkurrenssituation som präglas av överskottskapacitet för tillverkning av bilringar i en mycket stor del av världen.

6. Det har framhållits av bl. a. professor Ingvar Svennilson att extra påfrestningar kan förväntas komma att drabba vissa svenska industrier i samband med vårt lands eventuella inträde i ett frihandelsområde. Europeiska företag, som vill erövra större marknader i frihandelsområdet, kan förväntas komma att börja sin expansion redan innan de inomeuropeiska tullarna hinner att avvecklas. Utlandets exportoffensiv på lågtullandet Sverige kan sättas i gång omedelbart, medan de svenska företagen måste vänta kanske åtskilliga år till dess utlandets höga tullar hunnit sänkas mera avsevärt. Under en sådan övergångsperiod kan betydande svårigheter uppstå för många svenska företag att hålla sysselsättningen uppe, även om de under normala förhållanden har god konkurrenskraft. Vad som här sagts återger det sannolika läget för företag inom svensk bildäcksindustri under övergångsperioden i ett frihandelsområde.

7. När departementschefen nu föreslår ytterligare sänkningar av tullen för dessa varor, kan det ifrågasättas om sysselsättningsproblemen bl. a. inför Europa-marknaden tillräckligt beaktats.

Den svenska gummiringningsindustrien är genomgående lokaliserad till "känsliga orter". Gislaved, Trelleborg, Viskafors och Värnamo har sin försörjning i mycket hög grad grundad på gummiindustri med däcktillverkning. I Norrköping, där en på bildäck helt koncentrerad fabrik är belägen

är sysselsättningssvårigheterna redan tidigare synnerligen allvarliga på grund av läget inom textilindustrien. Där ställer man sig synnerligen tveksam beträffande sysselsättningen redan inför den av tulltaxekommittén föreslagna tullsänkningen.

I Trelleborg sysselsätter gummifabriken för närvarande 3 400 anställda inklusive tjänstemän, varav cirka 1/3 är knutna till däcktillverkningen. Av stadens befolkning är 35 å 40 % av hushållen direkt berörda av gummifabrikens verksamhet.

Norrköpingsföretaget, Goodyear, sysselsätter direkt något över 700 personer, vartill kommer anställda på depåkontor jämte representanter för företaget på olika platser i landet, vilka även är berörda av fabriken sysselsättningsmöjligheter. Företaget har för 1959—1960 planerat utvidgningar av produktionen och därmed följande utökning av antalet anställda. Dessa planer har enligt meddelande till företagsnämnden inhiberats med hänvisning till de svårigheter vilka uppstår därest de i propositionen föreslagna tullsatserna för bildäck av riksdagen fastställes. Fabriken har i viss utsträckning kunnat bereda arbetslösa i Norrköping sysselsättning, vilket har varit värdefullt med hänsyn till det stora antal arbetslösa — 900 registrerade — som finns i staden.

Dessa möjligheter till utökad sysselsättning blir starkt begränsade och sannolikt obefintliga. Risk föreligger att situationen i stället kan medföra motsatsen, d. v. s. minskad sysselsättning. Motsvarande utveckling kan befaras även på övriga orter med däcktillverkning. Därtill kommer att en nedgång i bilringstillverkningen får indirekta verkningar även på råvaruområdet. Svenska Rayon AB i Älvenäs och Kristinehamn framställer den vid bildäcksfabrikationen ingående cordväven. Vid Älvenäsfabriken berör denna del av verksamheten 600 arbetare. Uppstår nedgång i denna tillverkning, äventyrar detta företagets hela samlade verksamhet såväl i Älvenäs som i Kristinehamn.

De anställdas organisationer på samtliga dessa berörda områden har starkt understrukit behovet av ett effektivt tullskydd för att möta situationen med skärpt utlandskonkurrens. Ett sådant skydd, vilket av en enhällig tulltaxekommitté är föreslaget, är starkt motiverat.

8. I sina allmänna kommentarer framhåller departementschefen i fråga om vikt- och värdetullar att han under vissa situationer med onormalt låg prissättning kan tänka sig minimiviktullar.

Som ovan anförts har tulltaxekommittén just för bil- och cykelgummi som motivering för en kombinationstull angivit behovet av ett skydd i prisfallssituationer. Sådana har inträffat och inträffar gång efter annan och torde i framtiden bli ännu vanligare. Den inhemska konkurrensen är, vilket framgår av tulltaxekommitténs bedömning, vidare så hård att ett borttagande av viktullen inte torde leda till några prissänkningar för

konsumenterna. Det är först då man utifrån vill sälja till så låga priser att dessa blir dumpingbetonade som viktullen får någon effekt.

Under dylika omständigheter borde tulltaxekommitténs enhälliga förslag till kombinationstull ha godtagits.

Med hänvisning till här framförda synpunkter hemställer vi,  
att för varuposition 40.11 B (avseende bil- och cykelgummi) i enlighet med tulltaxekommitténs enhälliga förslag tullen fastställs till 13 %, dock minst 85 öre per kg.

Stockholm den 28 mars 1958

*Eric Nelander*

*Rune Johansson*  
i Norrköping

*Gustav Boija*

*Nils G. Hansson*  
i Skegrie

*Eric Nilsson*  
i Svalöv

*Astrid Bergegren*

*Tage Magnusson*  
i Borås

*Martin Skoglund*

*Sigfrid Löfgren*

*Axel Gustafsson*  
i Borås

*Yngve Hamrin*  
i Jönköping

*Einar Henningsson*

Bilaga

TULLBERÄKNING

Grundad på den officiella importstatistikens siffror.  
(Generaltullstyrelsens preliminära uppgifter)

1956	Nuvarande tullsats			Tullbelopp (tkr)		
	Vikt ton	Värde tkr	Tull	Nu	Tulltaxe-kommitté	Propo-sition
708: 2 Cykeldäck	127	845	1: 20	152	110	110
: 3 Cykelslang	21	145	1: 20	25	19	19
709: 3 Mc-däck	34	226	1: —	34	29	29
710: 4 Mc-slang	10	72	1: 20	12	9	9
709: 1 Persondäck E	1 237	8 669	1: —	1 237	1 127	1 127
1916: 3 Persondäck M	215	1 010	12 %	121	183	131
709: 2 Lastdäck E	2 041	12 841	1: —	2 041	1 735	1 669
1916: 4 Lastdäck M	91	561	12 %	67	77	73
709: 4 Övriga däck	195	1 702	1: —	195	221	221
710: Personslang E	84	565	1: —	84	73	73
1916: 5 Personslang M	14	70	12 %	8	12	9
710: 2 Lastslang E	89	516	1: —	89	76	67
1916: 6 Lastslang M	6	40	12 %	5	5	5
	4 164	27 262		4 070	3 676	3 544
Incidens				15,0 %	13,5 %	13 %
<hr/>						
1957						
708: 2 Cykeldäck	129	809	1: 20	155	110	105
: 3 Cykelslang	24	152	1: 20	29	20	20
709: 3 Mc-däck	39	259	1: —	39	34	34
710: 4 Mc-slang	8	59	1: 20	10	8	8
709: 1 Persondäck E	1 509	10 493	1: —	1 509	1 364	1 364
1916: 3 Persondäck M	433	2 196	12 %	264	368	285
709: 2 Lastdäck E	2 209	14 246	1: —	2 209	1 878	1 851
1916: 4 Lastdäck M	185	1 229	12 %	147	160	160
709: 4 Övriga däck	351	2 885	1: —	351	375	375
710: Personslang E	87	582	1: —	87	76	76
1916: 5 Personslang M	19	91	12 %	11	16	12
710: 2 Lastslang E	105	578	1: —	105	89	75
1916: 6 Lastslang M	14	90	12 %	11	12	12
	5 112	33 669		4 927	4 510	4 377
Incidens				14,6 %	13,4 %	13 %