

Nr 44.

Ankom till riksdagens kansli den 26 maj 1925 kl. 11 f. m.

Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av väckt motion angående revision av gällande bestämmelser om tull å automobiler och automobildelar.

I en inom andra kammaren väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 89, har av herr Löfgren i Stockholm hemställts, »att riksdagen måtte besluta sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för automobiler erforderliga delar tillhopa blir väsentligt lägre än tullen å färdiga automobiler i den proportion, som må finnas skälig».

Till stöd för förslaget har motionären anfört följande:

»Enligt gällande tulltaxa äro tullsatserna för importerade automobiler 15 procent på värdet, under det att sammanlagda tullbeloppet å de delar, som behövas för en automobil vid import, drager en tull av tillhopa över 20 procent. Följden härav är, att en automobilfabrikation, som grundar sig på sammanställande av importerade delar till automobiler (monteringsfabrik), i Sverige är omöjlig utan att därmed gynnas eller skyddas svensk tillverkning av automobildelar. Konsekvensen av den nuvarande tariffen är blott, att fabrikation bestående i montering av särskilt amerikanska automobiler, som försäljas i och över Sverige, upprättas i annat land. Genom att möjliggöra monteringsfabrikation här i Sverige skulle *dels* svensk arbetskraft komma till användning och *dels* svensk råvara i viss utsträckning därvid förbrukas.

Förutsättningen för en dylik utveckling synes vara, att förhållandet blir det motsatta mot för närvarande, sålunda att tullen på delar tillhopa blir väsentligt lägre än tullen på den färdiga automobilen. Detta är förhållandet i t. ex. Danmark och Belgien, där produktion, som nu åsyftas, av betydande omfattning kommit till stånd.»

För erhållande av erforderlig utredning i ämnet har bevillningsutskottet i grundlagsenlig ordning begärt, att kommerskollegium och generaltullstyrelsen måtte, vardera ämbetsverket för sig eller gemensamt, till utskottet avgiva det utlåtande, vartill motionen kunde giva anledning; och har utskottet i anledning härav numera från kommerskollegium och generaltullstyrelsen emottagit en till utskottet ställd skrivelse jämte bilagor. Nämnda skrivelse och bilagor åtfölja i avtryck detta betänkande.

Utskottet.
Utredning.

I likhet med motionären anser utskottet, att en hit till landet förlagd industri för sammansättning av automobiler skulle vara till avsevärd fördel genom att *dels* giva sysselsättning åt svensk arbetskraft och *dels* bereda av-

Bihang till riksdagens protokoll 1925. 7 saml. 34 häft. (Nr 44.)

Utskottets
yttrande.

sättning åt svenska råvaror och åt produkter av sådan inhemsk industri, som kan upptaga tillverkning av olika för den ifrågavarande sammansättningsindustrin behövliga delar.

Den utredning, vars resultat föreligger i det av kommerskollegium och generaltullstyrelsen avgivna utlåtandet, bekräftar vad motionären anfört därom, att förhållandet mellan de gällande tullsatserna för automobildelar och för det färdiga fabrikatet lägger hinder i vägen för uppkomsten av en hopsättningsindustri på ifrågavarande område. Vad ämbetsverken i sådant hänseende anfört kan sammanfattas sålunda. Tullen för färdiga bilar utgår enligt rubriken 1098 i gällande tulltaxa med 15 procent av värdet. Vissa delar till bilar, såsom motorer, skruvar, bultar, axlar, kuggjul, fjädrar, kullager m. fl. äro i tulltaxan upptagna under rubriker med olika tullsatser. Andra delar åter tullbehandlas såsom det ämne, arbetat, varav de huvudsakligen bestå. Den inom ämbetsverken verkställda utredningen har givit vid handen, att tullen på samtliga delar till en bil av det fabrikat, som närmast skulle tänkas bliva föremål för sammansättning här i landet, motsvarar omkring 21 procent av värdet.

Vid bedömandet av frågan om en bättre avvägning av ifrågavarande tullsatser har utskottet av skäl, som i ämbetsverkens utlåtande anförts, funnit, att det åsyftade resultatet bör ernås genom att tullen för i taxan ej särskilt nämnda automobildelar nedsättes och bestämmes att utgå efter värdet. Enligt den verkställda utredningen synas de nu gällande tullarna för de båda kategorierna automobildelar, de i taxan särskilt nämnda och de ej särskilt nämnda, beträffande bilar av den typ, som undersökningen i främsta rummet avsett, i genomsnitt motsvara omkring 16 respektive 26 procent av varuvärdet. De båda kategorierna delar ingå i en färdig bil till ungefärligen lika värde. Nedsättes nu, såsom ämbetsverken ifrågasatt, tullen för de i taxan ej särskilt nämnda delarna till 10 procent av värdet, under det att tullsatserna för de övriga bibehållas oförändrade, motsvarar denna tullnedsättning för samtliga delar en nedsättning till omkring 13 procent av värdet.

Representanter för en amerikansk firma, vilken vidtagit anstalter för att i Stockholm igångsätta en sammansättningsindustri på ifrågavarande område, hava på begäran erhållit tillfälle att inför utskottet tillkännagiva den av dem företrädade industriens önskingar i förevarande ämne och därvid ifrågasatt en så stark tullnedsättning, att tullen för samtliga automobildelar skulle motsvara 5 procent av värdet.

Mot en så långt gående tullsänkning möta enligt utskottets mening ur olika synpunkter starka betänkligheter. Till en början måste befaras, att ett av de syften, som, på sätt ovan nämnts, enligt utskottets mening böra kunna tillgodoses genom en sammansättningsindustri av ifrågavarande slag, nämligen beredandet av avsättning åt svenska industriprodukter, genom den starka tullnedsättningen skulle helt eller delvis förfelas. Och vidare skulle effektiviteten av den för färdiga bilar gällande tullsatsen säkerligen

äventyras. Härtill kommer, att en dylik tullnedsättning knappast skulle kunna genomföras med bibehållande av de nuvarande tullsatserna för i taxan särskilt nämnda delar.

Av sålunda anförda skäl och då några kalkyler för bedömandet av behovet av den ifrågasatta tullnedsättningen icke företetts, har utskottet ansett sig böra stanna vid att föreslå den av ämbetsverken förordade tullsatsen av 10 procent av värdet för ej särskilt nämnda automobil-delar.

Genom en dylik tullnedsättning bör det hinder för anordnande av en sammansättningsindustri av ifrågavarande slag, som ligger i de nuvarande tullsatserna på området, vara undanröjt. Om hänsyn vidare tages till den besparing, som, i fråga om avsättningen på svensk marknad, uppkommer därigenom att frakten på den färdiga automobilen från utländsk ort, där sammansättning ägt rum, bortfaller, vill det synas som om förutsättningar skulle kunna anses vara givna för drivandet av en sammansättningsindustri i Sverige. Huruvida utsikter finnas för att en dylik industri verkligen kommer till stånd, beror emellertid även av omständigheter, som undandraga sig utskottets bedömande.

Men även oavsett huruvida det i den föreliggande motionen avsedda syftet blir förverkligat, synes en ändring av nu gällande tullagstiftning på ifrågavarande område av behovet påkallad. De nuvarande bestämmelserna förorsaka nämligen, såsom ämbetsverken framhållit, ett synnerligen tidsödande arbete vid tullbehandlingen, ett förhållande som en från svenska automobilhandlareföreningen till utskottet inkommen skrift ytterligare bekräftat. Sålunda har i nämnda skrift framhållits, hurusom bestämmelsen angående tullbehandlingen av förnicklade och lackerade metallvaror beträffande automobil-delar vore olämpliga och föga ägnade att tillgodose moderna krav. Vidare hava de otillfredsställande konsekvenser påpekats, vilka de nu gällande bestämmelserna medföra beträffande tullbehandlingen av karosserier. Dessa missförhållanden synas till god del bliva avhjälpta genom införande av en enhetlig värdetullsats för i taxan ej särskilt nämnda automobil-delar samt genom bifall till ämbetsverkens förslag att i rubriken 1098 upptaga karosserier.

I det ovan åberopade utlåtandet hava ämbetsverken ytterligare berört ett förhållande, som synes förtjäna beaktande. Under hänvisning till förordningen den 13 december 1912 angående tullrestitution i vissa fall vid återutförelse av utländsk vara (s. k. handelsrestitution, Svensk författningssamling 355), ändrad genom förordningen den 16 juli 1919 (Svensk författningssamling 450) hava ämbetsverken framhållit, hurusom införandet av värdetull å vissa automobil-delar skulle, med nu gällande bestämmelser, utesluta möjlighet av tullrestitution vid återutförelse i oförändrat skick av sådana delar, avsedda såsom reservdelar. Beträffande den s. k. industrirestitutionen hava ämbetsverken meddelat, att en till synes framkomlig väg att ordna restitutionsfrågan beträffande värdetull underkastade automobil-delar varit under

övervägande. Enär för en här i landet igångsatt sammansättningsindustri, som även driver export av automobiler, frågan om tullrestitution vid återutförelse av reservdelar är av stor vikt och det enligt utskottets mening vore synnerligen önskvärt, att denna fråga på ett tillfredsställande sätt kunde ordnas även ifråga om handelsrestitution, synes en utredning böra verkställas, huruvida icke på området nu gällande bestämmelser böra underkastas sådan ändring, att möjlighet till tullrestitution icke blir utesluten för värdetull underkastade varor.

I fråga om ämbetsverkens förslag, att karosserier måtte upptagas i rubrik 1098, samt beträffande de ändringar i övrigt i tulltaxan, som böra föranledas av införandet av en tull av 10 procent av värdet för ej särskilt nämnda automobil-delar, har utskottet intet att erinra.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av förevarande motion II: 89 av herr Löfgren i Stockholm,

1) besluta,

a) att rubrikerna 643 och 1098 i gällande tulltaxa skola erhålla följande ändrade lydelse:

Kvantitet för tullbe- räkningen	Tullsats Kr. öre
---------------------------------------	---------------------

Arbeten av mjuk kautschuk:

643.	andra varor, ej särskilt nämnda, av mjuk kautschuk, enbart eller i förening med annat ämne, såsom för automobiler avsedda monterade inner slangar, yttergummi eller delar därtill, handskar, hinkar, di-nappar, isblåsor, kirurgiska artiklar och radergummi	1 kg.	1: 20
1098.	Järnvägs- och spårvägsvagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, underreden därtill samt karosserier till automobiler; ävensom med gummiringar försedda hjul till sådana åkdon eller fordon	100 kr.	15: —

b) att i tulltaxan skall införas en ny rubrik med nummer 1098¹/₂, så lydande:

	Kvantitet för tullbe- räkningen	Tullsats Kr. öre
1098 ¹ / ₂ . Delar, ej särskilt nämnda, till automobiler	100 kr.	10: —

2) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning av frågan, huruvida sådan ändring i nu gällande bestämmelser angående rätt till tullrestitution i vissa fall vid återutförsel av utländsk vara bör vidtagas, att dylik restitution möjliggöres för värdetull underkastade varor, samt, därest utredningen därtill giver anledning, för nästa års riksdag framlägga förslag i ämnet.

Stockholm den 26 maj 1925.

På bevillningsutskottets vägnar:

ERIK RÖING.

Närvarande: herrar Röing, Wohlin*, Gustaf Nilsson i Kristianstad*, Johan Nilsson i Kristianstad, Rune, Boman, Pers, Borell*, Johan Bergman, Jönsson i Boa, Olsson i Ramsta, Johansson i Kullersta, Lithander, Hedlund i Östersund, Olsson i Golvasta, Bengtsson i Kullen, Björnsson, Alexis Björkman, Björklund och Granath.

* Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

Bilagatill bevillningsutskottets
betänkande nr 44.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen gemensamt i anledning av Kungl. Maj:ts remiss den 20 februari 1925 å utskottets begäran om yttrande över väckt motion om sänkning av tullen å automobildelar.

Stockholm den 4 maj 1925.

Till riksdagens bevillningsutskott.

I en inom riksdagens andra kammare väckt motion (nr 89) har herr Löfgren hemställt, »att riksdagen måtte besluta sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade, för automobiler erforderliga delar tillhopa blir väsentligt lägre än tullen å färdiga automobiler i den proportion, som må finnas skäligen». Av motiveringen till motionen framgår, att avsikten med nedsättningen av tullen vore att möjliggöra uppkomsten av en inhemsk industri för sammansättning av importerade delar till automobiler (monteringsfabrik).

Genom remiss den 20 februari 1925 har Kungl. Maj:ten anbefallt kommerskollegium och generaltullstyrelsen att gemensamt till riksdagens bevillningsutskott avgiva utlåtande över motionen ifråga.

I anledning härav få ämbetsverken, med överlämnande av i ärendet införskaffade yttranden från tullbehandlingsinspektionen i Stockholm, herrar fullmäktige i järnkontoret, Stockholms handelskammare samt Sveriges maskinindustriförening, äran anföra följande.

¶ Till en början må erinras, att kommerskollegium och generaltullstyrelsen den 15 mars 1924 avgåvo gemensamt utlåtande till statsrådet och chefen för finansdepartementet över en av Tidaholms aktiebolag gjord framställning om åtgärder för beredande av ökat tullskydd för den svenska automobilindustrien.

¶ I sagda utlåtande anförde kommerskollegium bland annat, att beståndet av en dylik industri finge anses vara för vårt land av synnerligen stor betydelse. I avseende å huvuddelen av landets automobilbehov, särskilt de billigare typerna, torde man enligt kollegii mening dock på sin höjd kunna räkna med uppkomsten av en hopsättningsindustri, avsedd för det svenska inhemska behovet och för export i viss omfattning till grannländerna. Av erfarenheten från andra länder, exempelvis England, rörande utvecklingen av en dylik industri torde emellertid framgå, att densamma efter hand tenderar till att i viss och successivt ökad omfattning använda jämväl material och detaljdelar, tillverkade i det land, där monteringsfabriken är belägen. Kollegium uttalade, att det vore obestriddligt, att beståndet av den förstnämnda, till sin omfattning mera begränsade, men till arten helt nationella automobilindustrien, liksom även uppkomsten av en montageindustri av sistnämnda slag skulle i lika mån gynnas av en tullförhöjning å de färdiga fabrikaten — den senare givetvis under förutsättning, att tullsatserna å delarna till fordonen förbleve åtminstone i huvudsak oförändrade. De ekonomiska förut-

sättningarna för en monteringsverksamhet av ifrågavarande art läge ju nämligen i väsentlig mån i tillgodogörandet av skillnaden, dels i fraktkostnader och dels i tull, mellan den färdiga varan och de material, varav densamma sammansattes. Möjligheterna för reexport åter kunde i ett sådant fall underlättas genom medgivande av rätt till tullrestitution av erlagd tull för de importerade delarna. — I samband härmed framhöll kollegium, att den import, som i stor utsträckning förekom av automobiler, vilka hopmonterats i Danmark av delar, importerade från Nordamerika, berövat den svenska sjöfarten ett ganska betydande befraktningsobjekt, som borde kunna i viss omfattning återförvärfvas genom uppkomsten av en inhemsk montageindustri.

Vad kommerskollegium i åberopade utlåtande anfört rörande lämpligheten av en förhöjning av tullen å automobiler, anser kollegium allttjämt äga giltighet. Den bästa lösningen av nu föreliggande fråga finner kollegium, från synpunkten av de intressen kollegium närmast äger att företräda, fortfarande, i likhet med Sveriges maskinindustriförening, vara en skälig höjning av tullsatsen å färdiga automobiler. Beträffande storleken av denna höjning vill kollegium, i detta sammanhang och med hänsyn till den förebragta utredningen rörande nu utgående tullbelopps förhållande till värdet av införda automobildelar, icke föreslå högre tullsats än 25 % av värdet. Lämpligen borde denna tullförhöjning åtföljas av tulltekniskt mera tillfredsställande bestämmelser i tulltaxan angående tullbehandling av delar till automobiler.

Skulle emellertid av andra skäl en dylik höjning av automobiltullen icke befinnas möjlig, vill kollegium alternativt ansluta sig till en av generaltullstyrelsen här nedan närmare utvecklade anordning, varigenom den behöfliga jämkningen mellan automobiltullen och tullen å automobildelar skulle ske genom införande i tulltaxan av en ny rubrik: *automobil-delar, ej särskilt nämnda*, samt denna rubriks förseende med en värdetullsats av för ändamålet lämplig höjd.

Generaltullstyrelsen, som för sin del i merberörda gemensamma utlåtande rörande tullen å automobiler icke biträdde kommerskollegii förslag om höjning av sagda tull, framhöll emellertid, att en mera enhetlig norm för tullbehandlingen av delar till automobiler vore av behovet starkt påkallad. I utlåtandet påpekades, att, enligt gällande bestämmelser, i tulltaxan ej särskilt nämnda delar till automobiler skola tullbehandlas såsom arbeten av det ämne, varav de huvudsakligen bestå, varvid i allmänhet rubrikerna för ej särskilt nämnda arbeten av icke smidbart eller smidbart järn, oarbetade eller bearbetade, komme i tillämpning. Man hade sålunda att företaga en upp-sortering av delarna efter materialets beskaffenhet, dess egenskap av icke bearbetat eller bearbetat samt de olika delarnas stycke-vikt, en procedur, som i och för sig vore synnerligen tidsödande. Därtill komme avgörandet, huruvida föremålen utgjorde delar till själva bilen eller till motorn. Beträffande de sistnämnda vore nämligen även viktullens förhållande till varuvärdet avgörande för tullbeskattningen. Tulltjänstemannen hade sålunda att i fråga om dessa delar fastställa värdet av varje särskild typ. Skulle man få att räkna med sådan massimport av automobil-delar, som en här i landet befintlig sammansättningsindustri förutsatte, krävde denna fråga med nödvändighet en lösning.

Bilagda tablåer med vissa kalkyler rörande tullbehandlingen av automobil-delar äro i viss mån ägnade att belysa de av generaltullstyrelsen framhållna svårigheterna vid tullbehandlingen. Sålunda framgår av tablå II, att vid tullbehandlingen av de i en Ford touring-vagn ingående delarna ej mindre än ett 60-tal olika tulltaxerubriker komma i tillämpning. De införda

svårigheterna göra sig även, om ock i mindre grad, gällande i fråga om reservdelar, som införas för att ersätta förslitna delar av automobiler. Enligt tablå III komma sålunda enbart för en del vanliga reservdelar för Ford-automobiler att tillämpas inemot 30 olika rubriker.

Det är uppenbart, att dessa svårigheter komme att avsevärt ökas, därest, såsom i motionen förutsattes, en sammansättningsindustri skulle komma till stånd i vårt land. I sådant fall finge man givetvis att räkna med en massimport av automobildelar av olika slag. Visserligen skulle kunna tänkas, att vid en sådan massimport de olika delarna kunde förpackas för sig, så att varje kolla i stort sett finge ett enhetligt innehåll. Vid den betydande import av delar till Ford-automobiler, som redan förekommit, har det emellertid visat sig, att ett sådant förpackningssätt av ekonomiska skäl icke låter sig genomföra. Vissa delar hava nämligen en sådan konstruktion, att vid förpackningen av desamma uppstå tomrum, som måste tillvaratagas för nedpackning av andra delar.

Det är emellertid icke blott med hänsyn till expeditionens försening, som nu gällande bestämmelser rörande tullbehandlingen av automobildelar visat sig mindre tillfredsställande, utan även ur den synpunkten, att dessa bestämmelser ofta lede till en i förhållande till värdet oproportionerligt hög tullbeskattning. Av tablå II, sid. 2 a—b, framgår exempelvis, att bland de därstädes upptagna lackerade delarna av järn och järnplåt finnas sådana, som draga en tull av 100 % och däröver av värdet, och att tullen å flertalet av nämnda delar uppgår till mer än 50 % av värdet. En onaturligt hög tull utgår även exempelvis å vissa delar av trä och läder. För sådana delar är en tull av 60—100 % av värdet ingalunda ovanlig. Visserligen kan erinras, att de här andragna fallen icke utan vidare kunna tagas såsom utgångspunkt för bedömandet av behovet av en ändring. Vid en sådan massimport, som en sammansättningsindustri förutsätter, skulle man nämligen säkerligen undvika att, såsom nu är fallet, införa exempelvis lackerade järndelar utan i stället här i landet utföra den jämförelsevis enkla bearbetning, som lackeringen utgör, vilket ju även ur transportsynpunkt skulle erbjuda vissa fördelar. Även beträffande andra delar, för vilka de nuvarande tullsatserna ställa sig för höga, torde man komma att täcka behovet inom landet. Emellertid lärer ej kunna förnekas, att de för automobildelar nu utgående tullsatserna i många fall lämna ett i beskattningsavseende mindre lyckligt resultat.

De nuvarande bestämmelserna för tullbeskattningen på området hava även i andra avseenden visat sig mindre tillfredsställande. Så är fallet beträffande karosserier för automobiler. Då karosserierna, såsom understundom är förhållandet, införas särskilt för sig, skola de enligt tulltaxeunderrättelsernas bestämmelser angående sammansatta varor tullbehandlas efter huvudbeståndsdelens beskaffenhet. Olika karosserier kunna därvid allt efter sin sammansättning komma att tullbeskattas efter så vitt skilda tullsatsar som exempelvis 1 krona 20 öre för kilogram enligt rubrik 221: sadelmakarearbeten, eller 8 öre för kilogram enligt rubrik 750: järnplåtvaror. Ofta är det svårt att avgöra vilken del, som rättvisligen bör betecknas såsom huvudbeståndsdelen. Den omständigheten, att ett karosseri till en dyrbar vagnstyp ofta är betydligt lättare än karosseriet till en billigare vagn, är ävenledes ägnad att föranleda en ojämn och orättvis tullbeskattning. Därtill kommer, att den nuvarande normen för karosseriernas tullbehandling medför, att den för automobilen såsom helhet bestämda tullsatsen, särskilt i fråga om lyxvagnar, skulle kunna eluderas genom att karosseriet infördes för sig, en anordning

som skulle medföra högre frakt- och emballagekostnader och sålunda ur allmän ekonomisk synpunkt vara förkastlig, men vilken det oaktat kunde bli lösningsförslaget för importören genom nedbringandet av tullavgifterna.

De olägenheter av skilda slag, som sålunda, enligt vad ovan framhållits, äro förenade med de nu gällande bestämmelserna på området, synas påkalla en ändring av tulltaxan. Därvid uppställer sig den frågan, huru en sådan ändring bör genomföras.

Vad då först beträffar *karosserierna*, synes det lämpligt, att desamma upptagas i rubrik 1098 och dem sålunda äsättes en enhetlig tull av 15 % av värdet. Därigenom skulle karosserierna, i likhet med vad förhållandet är exempelvis i den belgiska tulltaxan, bli i tullbehandlingsavseende likställda med såväl de färdiga automobilerna som chassierna, automobilens andra huvudbeståndsdel.

Beträffande *övriga delar till automobiler* kunna olika alternativ tänkas. Teoretiskt sett vore det givetvis lämpligast, om vid en omläggning av tullbehandlingsförfarandet *alla* olika slag av autombildelar kunde sammanföras under en enda, gemensam rubrik. Emellertid kan detta av vissa skäl påtagligen icke låta sig genomföras. Till införsel förekomma nämligen ett stort antal i tulltaxan särskilt nämnda delar, som hava användning även för andra ändamål än som autombildelar och således ej kunna med bestämdhet identifieras såsom sådana. Detta gäller exempelvis motorn med alla därtill hörande delar liksom även skruvar, bultar, axlar, kugghjul och andra dylika sammansättningsdelar. Det kunde visserligen tänkas, att tullbehandlingen gjordes beroende av företett intyg rörande de införda delarnas tillämnade användning. Men oavsett de betänkligheter, som i allmänhet kunna anföras mot att dylika intyg läggas till grund för tullbehandlingen, kan med fog ifrågasättas, vilka sakliga skäl som kunna tala för att en skruv, en bult, ett kugghjul o. s. v. skulle tullbeskattas olika, allt eftersom varan ifråga vore avsedd att ingå i en automobil eller användas för ett annat ändamål.

Under sådana förhållanden läser en eventuell ändring av tulltaxan i syfte att åstadkomma en enklare och rättvisare tullbeskattning av autombildelar böra inskränkas till *sådana delar, som ej äro i taxan särskilt nämnda*. Dessa delar synas för ändamålet kunna sammanföras till en enda, gemensam rubrik. Visserligen avhjälpas icke härigenom alla med tullbehandlingen av autombildelar förenade svårigheter. Så torde man kunna räkna med en viss osäkerhet i åtskilliga fall vid bedömandet, huruvida ett föremål utgör del till automobil eller icke, men dels kunna svårigheterna i detta hänseende genom meddelade anvisningar i väsentlig mån avhjälpas, dels böra desamma i varje fall bli av betydligt lindrigare art än de tidsödande besvärigheter, som tillämpningen av på området nu gällande bestämmelser föranleda.

Vad beträffar motordelarna läser det icke vara möjligt att vid tullbehandlingen avgöra, huruvida de äro avsedda till automobilmotorer eller ej. Vid sådant förhållande och då några särskilda skäl icke torde kunna anföras för en tullbeskattning av dessa delar enligt andra grunder än som gälla för motsvarande delar till motorer för annat bruk än å automobiler, torde delar till automobilmotorer alltjämt böra tullbehandlas enligt vad för maskindelar i allmänhet är stadgat.

Det må i detta sammanhang framhållas, att den sålunda ifrågasatta principen för tullbehandlingen av autombildelar på flera håll genomförts i den utländska tullagstiftningen. Sålunda återfinnas rubriker för autombildelar, ej särskilt nämnda, bland annat i de norska, finska och belgiska tulltaxorna.

Vad beträffar ytterdäck samt innerslangar till automobiler hava dessa i

den tullbehandlingsinspektionens yttrande bifogade prisutredningen upptagits såsom i tulltaxan särskilt nämnda delar. Visserligen återfinnas i rubrik 639 omonterade innerslangar, men hänföras monterade innerslangar samt yttergummi till rubrik 643 utan att där vara särskilt upptagna. Då skäl ej synas förefinnas att ur tulltaxans avdelning för kautschuksvaror utbryta dessa artiklar och särskilja dem från övriga likartade kautschuksvaror, exempelvis innerslangar och yttergummi till velocipeder och motorvelocipeder, vilka äro upptagna i nyssnämnda avdelning i taxan, lär ett förtydligande i denna del vara av behovet påkallat. Vad särskilt beträffar yttergummi, synes så mycket mindre skäl att frågå viktull föreligga, som skatt enligt kungl. förordningen den 2 juni 1922 om särskild skatt å automobilgummiringar skall beräknas efter ringarnas vikt.

Beträffande frågan, huruvida de i en sådan rubrik upptagna automobildelarna bör åsättas vikt- eller värdetull, kan erinras, att man i vår tullagstiftning på grund av viktullarnas betydande företräden framför värdetullarna sökt i möjligaste mån inskränka tillämpningsområdet för dessa senare. Emellertid hava värdetullarna bibehållits i sådana fall, då värdena för ett eller samma varuslag — i den mån de äro utslagsgivande för det större eller mindre behovet av tullskydd — varit alltför växlande och en viktull sålunda skulle hava lämnat mindre tillfredsställande resultat.

Såsom av bilagda tablå I torde framgå, göra sig mycket starka värdväxlingar gällande beträffande nu ifrågavarande artiklar. Detta framgår såsom mera generellt vid en jämförelse mellan värdena av delar till å ena sidan Ford-automobiler och å andra sidan dyrare fabrikat, men även bland delar till samma automobiltyp äro värdena ganska divergerande. Fastställandet för någon längre tid av en genomsnittligt taget lämpligt avvägd viktullsats möter även svårigheter såtillvida, att, sedan en sådan tullsats bestämts, ändrade förhållanden kunna inträda, så att man — såsom också ställts i utsikt — ifråga om vissa delar övergår till att använda svenskt fabrikat. Utgöras då dessa delar i huvudsak av sådana, där bearbetningen är jämförelsevis obetydlig, kommer medelvärdet å de importerade delarna att ställa sig högre och tullsatsen i förhållande därtill lägre, än man vid tullsatsens fastställande beräknat. Äro de här framställda delarna högt förädlade, blir förhållandet det motsatta. En uppdelning av den ifrågasatta rubriken allt efter materialets olika beskaffenhet eller delarnas styckevikt skulle ej heller möjliggöra en rättvis avvägning av viktullsatsen. Då det sålunda knappast förefaller möjligt att finna en lämplig viktullsats beträffande nu ifrågavarande artiklar, synes, därest man vill frågå nu gällande bestämmelser, ej återstå annan möjlighet än att tillgripa värdetull.

Emellertid skulle införandet av värdetull å automobildelar icke kunna undgå att, ifråga om vissa näringslivet lämnade förmåner, medföra konsekvenser, som för en industri, baserad på sammansättning av importerade automobildelar, skulle i någon mån minska värdet av en sådan åtgärd. I detta avseende må erinras om de möjligheter till restitution av erlagd tull, som förefinnas dels i fråga om utländsk vara, som användes för framställning av exportvara, jämlikt bestämmelserna i tulltaxeförordningens § 13 mom. 5 (industrirestitution), dels jämlikt förordningen den 13 dec. 1912 (Svensk författningssamling 355) angående tullrestitution i vissa fall vid utförsel av utländsk vara (handelsrestitution). Beträffande sådan tullrestitution har — med nedan angivna undantag — tillämpats den allmänna, av identifierings-skäl betingade principen, att tull restitueras endast för varor, som äro åsatta vikt- eller stycketull och sålunda vid införseln undergått vägning eller räk-

ning, men däremot icke för värdetull underkastade artiklar, enär beträffande dessa i regel icke kan vid utförseltillfället konstateras storleken av det vid införseln till grund för tullberäkningen lagda varuvärdet. I fråga om industrirestitutionen hava visserligen gjorts undantag från denna princip i sådana fall, då identifieringskravet kunnat tillgodoses genom märkning av varje enstaka artikel eller på annat sätt. Däremot har principen ifråga strängt upprätthållits beträffande handelsrestitutionen. Jämlikt bestämmelsen i § 7 mom. 2 av ovannämnda förordning den 13 december 1912 med den ändrade lydelse, bestämmelsen erhållit genom förordningen den 16 juli 1919 (Svensk författningssamling 450), skall restitution beräknas för utförselvara, som vid införseln drager stycketull, efter stycketal och för annan utförselvara efter dess nettovikt. Någon handelsrestitution för varor, som vid införseln draga värdetull, förutsättes sålunda icke. Detta torde också vara fullt förklarligt, då handelsidkaren jämlikt bestämmelsen i förordningens § 8 mom. 2 äger åtnjuta restitution av den tullavgift, som av honom erlagts för en *motsvarande* kvantitet från utlandet införd vara av samma slag, beträffande vilken han anmält avsikten att begagna sin restitutionsrätt. Däremot behöver han icke vid sökandet av restitution angiva, när just exportvaran blivit införd. Man kan sålunda vid utförseltillfället ej konstatera, vilken tull som vid införseln utgått för varan. Förteckningen över varor, för vilka handelsrestitution må åtnjutas, upptager sålunda inga varuslag, som äro belagda med värdetull. Beträffande sådana varuslag, för vilka eventuellt värdetull kan utgå, innehåller förteckningen å de varuslag, för vilka rätt till här ifrågavarande form av tullrestitution må åtnjutas (Svensk författningssamling 694/1919), i en till avd. XIII A fogad anmärkning den bestämmelsen, att tullrestitution beräknas efter varans nettovikt även för det fall, att tullen vid införseln på grund av bestämmelserna i anmärkningen till nr 1019—1021 och anmärkning 6 till avd. XIII A i gällande tulltaxa utgått med viss procent av varuvärdet.

Vad beträffar den tullrestitution, som en industri, baserad till större eller mindre del på sammansättning av importerade automobildelar, skulle åtnjuta för värdetull underkastade delar, som inginge i här sammansatta, till utlandet exporterade automobiler, torde — hos oss lika väl som i andra länder med motsvarande tullagstiftning — möjlighet finnas till avsteg utöver här förut angivna undantag från ovannämnda princip utan äventyr att exportören gynnades på statsverkets bekostnad. Utan att i detta sammanhang närmare ingå på denna fråga vilja ämbetsverken ej underlåta meddela, att en till synes framkomlig väg i detta hänseende varit under övertvägande.

Mera svårlöst synes frågan vara beträffande handelsrestitution för värdetull underkastade reservdelar. Även vid en ändring i mera liberal riktning av nu gällande bestämmelser läser såsom förutsättning för tullrestitution alltid böra gälla det villkoret, att man kan konstatera, vilket tullbelopp som vid införseln erlagts för exportvaran, och i detta avseende synas här möta oöverstigliga svårigheter. Det naturligaste synes vara, att en sådan trafik förlades till någon av våra frihamnar. Ökade transportkostnader samt utgifterna för hållande av särskilt lager med personal inom frihamn skulle emellertid, enligt vad som uppgivits, alltför hårt belasta denna försäljning. Ämbetsverken äro för sin del ej i tillfälle bedöma, huruvida detta uttalande — särskilt efter en mera betydande export härifrån av automobiler, som givetvis skulle medföra stegrad export till vederbörande länder av reservdelar — är ohållbart. Är så förhållandet, läser för ifrågavarande industri framstå såsom ett önskemål, att kommunen eller för ändamålet bildat

bolag på platsen för industrien inrättar ett välbeläget frilager, av beskaffenhet som avses i förordningen den 20 december 1912 (Svensk författningssamling 351). Även om denna förutsättning åtminstone för närvarande icke föreligger, torde detta förhållande ej böra stå hindrande i vägen för tillgodoseendet av det större intresset: möjliggörandet av en hopsättningsindustri inom landet. Det tulltekniska önskemålet av en förändring är i det föregående berört.

Med avseende å storleken av den tullsats, som borde fastställas för en på ovan angivet sätt begränsad rubrik, må anföras följande.

Vid avvägning av denna nya tullsats synas framför allt följande synpunkter böra beaktas:

1. Mellan tullen å färdiga automobiler och tullen å delar därtill bör finnas tillräckligt vid marginal för att utgöra nödigt incitament till upptagande av sammansättningsindustri för automobiler inom landet.
2. Sagda marginal bör å andra sidan icke göras så stor, att den medför frestelse till att vid införsel av automobiler verkställa importen i några få, lätt hopsättbara delaggregat och på så sätt kringgå tulltaxans bestämmelser om tull å färdiga automobiler.
3. Nödig hänsyn bör tagas till värdetullsatsens utfall för delar till såväl billiga som dyrare automobiler, i jämförelse med nu utgående tullbelopp.
4. Ett skäligt tullskydd bör bibehållas för den inhemska tillverkningen av de hel- och halvfabrikat, som komme att falla under den nya tulltaxerubriken.

Någon produktions-ekonomisk kalkyl över sammansättningsindustri för automobiler hava ämbetsverken icke uppställt, dels på grund av den begränsade tid, som för uppgiftens fullgörande stått till förfogande, dels även emedan en sådan kalkyl, då någon liknande verksamhet icke förekommit i Sverige, i allt fall endast kunde bliva en på antaganden byggd konstruktion av svårbestämt värde.

Enligt vad som framgår av bilagda tablå II, blad 4, utgör tullen för samtliga till en Ford-automobil av vanlig typ avsedda delar enligt den av tullbehandlingsinspektionen verkställda utredningen 226 kronor 36 öre, motsvarande 21.2 % av inköpsvärdet, som utgör 1,070 kronor 17 öre. Dessa siffror grunda sig enligt uppgift på av importfirman meddelade upplysningar och synas böra tillmätas full tillförlitlighet såsom betecknande för läget vid tiden för utredningens verkställande. I ovannämnda siffror inberäknade värden å verktyg och tillbehör äro allt för obetydliga för att utöva ett nämnvärt inflytande på procenttalet. Att en sammansättningsindustri ej kan bliva lönande, då tullen å delarna motsvarar 21.2 % av värdet, under det att hela föremålet — automobilen — kan införas mot en tull av 15 % av värdet, torde ligga i öppen dag. Jämlikt innehållet i utskottets remitterade skrivelse hava ämbetsverken då att taga ställning till frågan, vilken minskning av tullsatserna å automobil delar må erfordras, för att dessa tullsatser icke skola lägga hinder i vägen för uppkomsten av en dylik industri inom landet. För ett allsidigt bedömande av denna fråga vore givetvis synnerligen önskligt, att den utredning rörande samtliga automobil delar, som föreligger beträffande en Ford-automobil, kompletteras med motsvarande uppgifter beträffande några andra ledande automobil typer av utländsk tillverkning. Detta har emellertid icke varit möjligt, varför man beträffande automobiler av annat fabrikat än Fords är hänvisad till de uppgifter, som föreligga angående vanligen förekommande reservdelar. Då emellertid intresset beträffande en sammansättningsindustri för närvarande närmast torde vara anknutet just till Fordfabrikatet, synes siffrorna beträffande detta kunna

tjänas såsom utgångspunkt vid frågans bedömning, varvid emellertid är att märka, att värdena å delar till Ford-automobiler på grund av den standardiserade masstillverkningen ligga avsevärt lägre än beträffande delar till automobiler av andra fabrikat.

En närmare granskning av vår tullagstiftning giver vid handen, att avvägningen av förhållandet mellan tullen å delar och tullen å färdiga fabrikat på åtskilliga områden varit föremål för lagstiftarnas uppmärksamhet. Ofta har man härvid räknat med, att en import av ett fabrikat i delar endast skulle förekomma i syfte att nedbringa tullen å helfabrikatet, vilket man ansett sig böra förhindra genom att fastställa samma tull å delarna som å den färdiga varan. På nu ifrågavarande område te sig förhållandena annorlunda. Vid bedömandet av frågan, huru stor tullsats som lämpligen bör fastställas vid en eventuell ny rubrik för i tulltaxan ej särskilt nämnda automobildelar, läser emellertid även här böra tillses, att denna tullsats icke sättes så, att tullen å färdiga automobiler i större eller mindre grad eluderas. Såsom närmare framgår av bifogade tablå II, äro vissa, i tulltaxan särskilt nämnda, mera väsentliga automobildelar nu belagda med en värdetull av 10 %. Då man, såvitt ämbetsverken hava sig bekant, hittintills vid import av automobiler icke plägat särtaga och för sig införa berörda delar, synes man hava stöd för det antagandet, att fastställandet av nyssnämnda tullsats för ej särskilt nämnda automobildelar icke skulle hava till följd, att automobiler mera allmänt och i illojalt syfte komme att införas i söndertaget skick eller att vissa väsentligare delar särskilt för sig infördes för att sammansättas med i ofullständigt skick införda automobiler. Sattes tullen lägre, bleve givetvis risken härför större.

Enligt verkställda beräkningar (tablå II, blad 4) uppgår tullen å de delar till en Ford-touring-automobil, som äro i tulltaxan särskilt nämnda, till i genomsnitt 16.2 % av värdet. Sattes nu tullen för de ej särskilt nämnda delarna, vilken tull för närvarande motsvarar i genomsnitt 26.3 % av värdet, till 10 %, skulle detta innebära, då värdet av de båda kategorierna av delar utgör 524 kronor 85 öre respektive 526 kronor 5 öre, att tullen å samtliga delar komme att uppgå till 13.1 % av värdet. Detta skulle sålunda medföra en betydande minskning i den tull, som nu utgår och vilken för samtliga delar motsvarar 21.3 % eller, om jämväl verktyg och tillbehör medräknas, 21.2 % av värdet, och även innebära, att den sammanlagda tullen å delarna komme att understiga tullen å den färdiga automobilen med omkring 72 kronor, ett belopp, som torde kompensera merkostnaden för sammansättningen här i stället för i Danmark.

I närslutna tablå I finnas anförda jämförande uppgifter för några av de vanligast förekommande reservdelarna till automobiler av fyra olika ledande märken. Av dessa uppgifter framgår, att tullen för de i taxan ej särskilt nämnda delarna motsvarar i genomsnitt för Ford 31.9 %, för ett annat fabrikat 10.8 %, för ett tredje 12.8 % och för ett fjärde 9.4 % av värdet. Att beträffande delar till en Ford-automobil tullen å reservdelar procentuellt ligger högre än tullen å samtliga delar beror endast därpå, att bland reservdelarna förekomma ett relativt stort antal, för vilka tullen är hög i förhållande till varuvärdet. Fastställandet av en tullsats av 10 % för dessa delar skulle sålunda innebära en sänkning till $\frac{1}{3}$ av den nu utgående tullen beträffande förstnämnda fabrikat men däremot icke medföra någon större ändring varken i den ena eller den andra riktningen för övriga tre fabrikat. Såvitt ämbetsverken nu kunna finna, är det med hänsyn till säkerställandet av automobiltullen icke tillrådligt att vid en eventuell tulltaxerubrik för ej

särskilt nämnda automobildelar fastställa en lägre tullsats än 10 % av värdet.

Huruvida en inhemsk sammansättningsindustri eventuellt skulle kunna uppkomma, därest tullsatsen för de i taxan ej särskilt nämnda delarna sattes något högre än 10 %, varigenom medelprocenttalet för samtliga delar komme att än mer närma sig den för färdiga automobiler gällande tullsatsen, kunna ämbetsverken av ovan anförda skäl icke med säkerhet bedöma. Detta torde dock vara tvivelaktigt. Emellertid vilja ämbetsverken icke underlåta att meddela, att vid införsel till Belgien, i vilket land en monteringsfabrik för Ford-automobiler enligt uppgift blivit anlagd, färdiga delar, i den belgiska tulltaxan icke särskilt nämnda, beläggas med samma tullsats, som gäller för personautomobiler. Det är att märka, att den belgiska fabriken lär vara belägen till en del inom frihamnsområdet, varför i detta land samma svårigheter som hos oss icke uppstå med avseende å tullrestitution för utförda reservdelar. För belysande härav få ämbetsverken bifoga ett utdrag av den belgiska tulltaxan.

Vid tillverkning inom landet av vissa automobildelar — särskilt sådana, som i tullbeskattningsavseende ställa sig relativt oförmånliga att importera — skulle den föreslagna tullsatsen i praktiken sannolikt lämna ett ännu förmanligare utfall av förtullningen i förhållande till den med 15 % av värdet utgående tullen å färdiga automobiler.

Det torde icke böra förbises, att en sådan montageindustri säkerligen skulle finna användning för åtskilligt svenskt material även i form av automobildelar, som tillhöra de i tulltaxan särskilt nämnda kategorierna och för vilka någon ändring i tullskyddet ej nu ifrågasättes.

Vid överbägande av de huvudsakliga resultaten, som framkommit vid den gjorda tullbehandlingsutredningen, samt med hänsyn till de förenämnda fyra synpunkterna hava ämbetsverken sålunda funnit, att såvitt nu kan bedömas en tullsats av 10 % av värdet bäst skulle motsvara de olika önskemålen.

Enligt ämbetsverkens åsikt vore härigenom en tillbörlig jämkning åstadkommen i förhållandet mellan tullsatserna å automobiler och å delar, varav de äro sammansatta, och förutsättning given för upptagande här i landet av en montageindustri, som kunde med tiden skapa tillräcklig marknad för vissa svenska fabrikat för att utgöra full kompensation för den eftergift i tullskydd taxeförändringen på enstaka punkter må innebära. Samtidigt skulle tullen å de dyrare automobilernas reservdelar, såsom framgår av utredningen, i allt väsentligt förbliva orubbad.

Därest utskottet med hänsyn till vad ovan anförts skulle finna skäl att för riksdagen framlägga förslag till upptagande i tulltaxan av särskilda bestämmelser beträffande tullbehandlingen av karosserier och i taxan ej nämnda delar till automobiler, synes detta böra innefatta förslag till dels ändring i och tillägg till rubrik 1098, varigenom denna rubrik erhöle följande ändrade lydelse, dels införandet i taxan av en ny rubrik (nr 1098 $\frac{1}{2}$) av nedanstående innehåll:

	Kvantitet för tullberäk- ningen	Tullsats Kr. öre
1098. Järnvägs- och spårvägsvagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, underreden därtill samt karosserier till automobiler; ävensom med gummiringar försedda hjul till sådana åkdon eller fordon	100 kr.	15: —
1098 ¹ / ₂ . Delar, ej särskilt nämnda, till automobiler	100 kr.	10: —

Såsom ovan framhållits, skulle berörda ändring i fråga om tullbehandlingen av i taxan ej särskilt nämnda automobildelar kräva ett tillägg jämväl till rubrik 643, varigenom sistnämnda rubrik erhöle följande ändrade lydelse:

	Kvantitet för tullberäk- ningen	Tullsats Kr. öre
Arbeten av mjuk kautschuk:		
643. andra varor, ej särskilt nämnda, av mjuk kautschuk, enbart eller i förening med annat ämne såsom för automobiler avsedda monterade innerslangar, yttergummi eller delar därtill, handskar, hinkar, dinappar, isblåsor, kirurgiska artiklar och radergummi	1 kg.	1: 20

För kungl. kommerskollegium:

För kungl. generaltullstyrelsen:

K. A. FRYXELL.

A. E. M. ERICSSON.

CARL MALMÉN.

G. HOLMBERGER.
föredragande

JOHN EWERLÖF.

TURE ALSÉN.

Carl Lamberth.

Bilagor

till kommerskollegii och generaltullstyrelsens utlåtande.

Bilaga A.

Utlåtande av tullbehandlingsinspektionen i Stockholm.

Vid tullbehandling under nu gällande tulltaxas bestämmelser av delar till automobiler bereder arbetet med uppsortering och kvantitetsbestämning av de olika delarna mycket stora svårigheter och stor tidsutdräkt beroende på att delarna måste sorteras med hänsyn till dels om de äro i tulltaxan särskilt nämnda eller ej dels om de utgöra delar till motorn eller i övrigt äro nämnda i tulltaxans avdelningar för maskiner och apparater, i vilket fall förutom viktullsberäkning även värdetullsberäkning måste verkställas icke blott för varje slag av sådana delar utan för varje särskild storlek (med samma styckevikt). Särskilt för de till järngruppen hänförliga delarna kommer därtill såsom ytterligare betungande vid tullbehandlingen uppdelning med hänsyn till vikten per stycke, varans egenskap av att vara tulltekniskt bearbetad eller ej samt för vissa bildelar avgörande beträffande svårbestämbara ytbehandlingar särskilt med hänsyn till bestämmelserna om tilläggstull för lackerade varor jämförda med bestämmelserna om varor överstrukna, synbarligen endast för att skydda föremålen mot rost.

Dessa svårigheter vid tullbehandling av automobildelar hava redan tidigare av tullmyndigheterna framhållits och likaså nödvändigheten av att inför en begynnande sammansättningsindustri i möjligaste mån få de största av dessa svårigheter på ett eller annat sätt reducerade genom vidtagande av därför erforderliga förändringar i gällande tulltaxa.

Med undantag för vissa kautschuksvaror finnas i gällande tulltaxa såsom delar till åkdon och fordon (automobiler) endast nämnda underreden och med gummiringar försedda hjul till sådana åkdon och fordon (i rubriken 1098).

Då emellertid även karosserier för bilar ofta förekomma till införsel och dessas tullbeskattning efter viktullsats, varierande mellan 1 krona 20 öre per kilogram, enligt rubriken 221: sadelmakararbeten och 8 öre per kilogram enligt rubriken 750: järnplåtvaror, icke synes inspektionen vara särdeles lämplig, vill inspektionen i detta sammanhang föreslå, att även karosserier till automobiler upptagas i rubriken 1098.

En rättvisare beskattning av olika karosserier skulle därigenom även uppnås av det skälet att ofta ett karosseri till en dyrbar vagnstyp är betydligt lättare än det till en billig och därför med nuvarande tulltaxebestämmelser procentuellt ojämn och olämplig tullbeskattning uppkommer.

Stora svårigheter möta också ofta på grund av använt förpackningssätt att med nuvarande tullförfarande fastställa den tullpliktiga vikten av karosserierna.

Inspektionen har för sitt ställningstagande till föreliggande fråga låtit verkställa utredning om verkningarna av nu gällande tulltaxas bestämmelser vid införsel av delar till automobiler, vad tabellerna I och III beträffar i den utsträckning dylik införsel hittills förekommit och beträffande tabell II på sätt, som med tillämpning av nu gällande tulltaxa skulle bliva resul-

tatet för *samtliga* delar till en Ford-touring automobil, sådana dessa skulle komma att införas för sammansättning härstädes.

För vinnande av största möjliga noggrannhet vid bedömandet av resultatet härvid för olika bilmärken och särskilt med hänsyn till resultaten för sådana delar, vilka äro beroende av bestämmelser om förtullning efter värde, hava värdena vid en och samma tidpunkt tagits till norm för bedömandet.

Utredningens resultat föreligger i bifogade tabeller, nämligen *tabell I*: Jämförande kalkyler för några av de vanligast förekommande *reservdelarna* till Ford, och 3 andra typer automobiler betecknade A, B, C *tabell II*: Kalkyl över *samtliga delar i en komplett Ford-touring-vagn* och *tabell III*: Kalkyler å en del *vanliga reservdelar för Ford-automobiler*.

Av tabell I, framgår att av de i densamma upptagna vanligast förekommande reservdelarna tullen för de i *tulltaxan särskilt nämnda delarna* till Ford-automobilen växlar mellan 5 % och 44.2 % av värdet och att genomsnittstullen uppgår till 26.7 % av värdet.

För de tre övriga bilmärkena växlar motsvarande tull mellan 5 % och 24.6 %. Genomsnittstullen utgör sålunda beräknad för A 10.2 %, för B 13 % och för C 9.7 % av värdet.

Av samma tabell framgår, att för de *icke i tulltaxan särskilt nämnda delarna* tullen för delarna till Ford växlar mellan 6.3 % och 50.7 % av värdet under det att tullen för motsvarande delar till övriga upptagna märken växlar mellan 1.4 % och 23.2 % av värdet.

Genomsnittstullen är här för Forddelar 31.9 %, för A 10.8 %, för B 12.8 % och för C 9.4 % av värdet.

Utföres motsvarande jämförelse för såväl i tulltaxan nämnda som i densamma icke särskilt nämnda delar uppstår för Forddelarna en genomsnittstull av 29.7 %, för A 10.5 %, för B 12.9 % och för C 9.5 %.

Delarna till en Fordautomobil äro således under nuvarande förhållanden procentiskt betydligt högre tullbeskattade än motsvarande delar till automobiler av övriga här medtagna märken och har detta givetvis sin förklaring i de låga försäljningspriser, som Fordfabrikerna på grund av sin standardiserade masstillverkning kunna erbjuda.

Inspektionen tillåter sig i detta sammanhang framhålla, att resultatet av nuvarande tullbeskattning på området icke kan sägas vara tillfredsställande, och att sålunda av vad som framkommit av tabell I skäl synas föreligga för vidtagande av sådana förändringar i tulltaxan, att tullbeskattning av här omhandlade varor på ett rättvisare sätt än i förhållande till kvaliteterna — särskilt med fäst avseende vid fördyringen genom ständigt vidtagande av moderniseringar och förbättringar av högre kvaliteter (lyxautomobilmärken) — genomföres.

Även i tabell II hava delarna grupperats i sådana, som i nuvarande tulltaxa äro särskilt nämnda och sådana som icke äro i densamma nämnda varjämte även tillbehör och verktyg här medtagits.

Genomsnittsprocenten för de förra utgör 16.2 % och för de icke särskilt nämnda delarna 26.3 % av värdet.

Särskilt tydligt framträder här verkningen av tilläggstullen på grund av lackeringen å vissa Forddelar.

Av till denna tabell fogat sammandrag framkommer såsom sammanlagt värde för samtliga erforderliga delar, tillbehör och verktyg till en Ford-automobil 1,070 kronor 17 öre. För dessa belöpande tullavgift uppgår till 226 kronor 36 öre.

Då inköpspriset jämte frakt- och assuranskostnader för motsvarande vagn från Köpenhamn är 1,413 kronor 60 öre och under förutsättning att samtliga delar kunna beräknas betinga enahanda kostnader till Köpenhamn skulle alltså kostnaderna för sammansättning och pålagd vinst vid sammansättning i Köpenhamn utan tullbeskattning därstädes före försäljning till Sverige uppgå till 343 kronor 43 öre.

Då en sålunda från Köpenhamn införd där sammansatt automobil inklusive tull i Sverige står i ett värde av 1,635 kronor 64 öre skulle alltså utöver värdet av de till Sverige införda delarna med för dem här erlagd tull, tillsammans 1,296 kronor 53 öre, för sammansättningskostnad och vinst finnas en marginal av 329 kronor 11 öre eller i det närmaste samma siffra, som ovan framkommit för motsvarande ändamål i Köpenhamn, för att densamma skulle kunna försäljas till samma pris som den i Köpenhamn sammansatta vagnen.

Givetvis anser sig tullbehandlingsinspektionen icke i stånd att bedöma storleken av den nedsättning i tullbeskattningen, som kan erfordras för att en tillfränt sammansättningsindustri skall kunna anses med utsikt till framgång komma till stånd. Så mycket mindre har inspektionen ansett sig härutinnan böra avgiva något som helst förslag, som hänsyn härvid givetvis även bör tagas till det berättigade kravet på bibehållandet av tillräckligt tullskydd för bevarandet av utsikter för, att vid uppkomsten av en inhemsk sammansättningsindustri, vissa delar av utländskt fabrikat skola kunna bli ersatta med delar av svenskt material och svensk tillverkning.

Då emellertid ovannämnda marginal för Sveriges vidkommande ställer sig något ofördelaktigare särskilt om — såsom inspektionen tror sig med skäl böra förutsätta — arbets- och andra omkostnader ställa sig något ofördelaktigare för företagaren i Stockholm än i Köpenhamn, finner inspektionen även här anledning föreligga för ett beaktande av den här behandlade framställningen och dess syfte.

I tabell III upptagas diverse reservdelar till Fordautomobiler vilka nu förekomma till införsel för att ersätta förslitna delar till i sammansatt skick införda vagnar.

Å bladen 1—5 återfinnas vissa i gällande tulltaxa nämnda delar under det att icke nämnda delar återfinnas å bladen 6—9.

Av denna tabell jämförd med tabell II synes med önskvärd tydlighet framgå det stora antalet tulltaxerubriker, vilka komma i tillämpning för de många olika i en automobil ingående delar, vilka icke äro i nu gällande tulltaxa särskilt nämnda. En stor del av dessa (upptagna å bladen 6 och 9) draga med tillämpning av nuvarande bestämmelser en tull betydligt överstigande 15 % av värdet.

Av sammandraget till tabell II är det möjligt att beräkna tullnedsättningen för samtliga de delar till en Fordbil, vilka ej äro i tulltaxan nämnda, under förutsättning att dessa skulle beläggas med en tull av 15 % av värdet, och skulle denna nedsättning belöpa sig till skillnaden mellan där upptagna tullbelopp 138 kr. 46 öre och under sådana förhållanden utgående 78 kronor 91 öre, eller 59 kronor 55 öre.

Med åberopande av vad ovan anförts finner tullbehandlingsinspektionen sig därför, i det tredubbla syftet att dels därigenom tullbehandlingen av automobildelar skulle komma att i möjligaste grad förenklas dels även en mot de olika varuslagens värde bättre och rättvisare tullbeskattning åvägbragtes samtidigt som i föreliggande motion innefattat önskemål i erforderlig grad skulle kunna tillmötesgå, böra föreslå

dels att rubriken 1098 erhåller följande lydelse: Järnvägs- och spårvägs-
vagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; åkdon och fordon, ej
särskilt nämnda, även med motor försedda, underreden därtill samt karosse-
rier till automobiler; ävensom med gummiringar försedda hjul till sådana
åkdon eller fordon 100 kr. — 15:—,

dels att en ny rubrik införes i tulltaxan, nämligen: 1098 $\frac{1}{2}$: Delar, ej sär-
skilt nämnda, till automobiler,

dels även att tullsatsen för i sistnämnda rubrik upptagna delar bestämmes
till vissa procent av värdet.

Stockholm av tullbehandlingsinspektionen den 7 april 1925.

C. E. LINDMARK.

Bilaga B.

Kungl. kommerskollegium.

Genom remiss den 24 nästlidne februari har Ni berett fullmäktige i Jern-
kontoret tillfälle att avgiva yttrande över en av herr Eliel Löfgren i riks-
dagens andra kammare väckt motion angående revision av gällande bestäm-
melser om tull å automobiler och automobildelar.

I anledning därav få fullmäktige, sedan t. f. överingenjören i Jernkontoret
docenten Alf Grabe inkommit med infordrat yttrande i ämnet, härmed äran
översända avskrift av nämnda yttrande samt för egen del instämma i vad
t. f. överingenjören i sitt yttrande anført och hemställt.

Stockholm den 27 mars 1925.

På fullmäktiges i Jernkontoret vägnar:

EMIL KINANDER.

Axel Koraen.

Avskrift.

Bilaga

till fullmäktiges i Jernkontoret yttrande.

Till herrar fullmäktige i Jernkontoret.

Med anledning av bilagda motion nr 89, 1925 rörande revision av tull-
taxan så att tullen å importerade för automobiler erforderliga delar tillhopa
blir väsentligt lägre än tullen å färdiga automobiler i den proportion, som
må finnas skälig, vilken motion remitterats till undertecknad för yttrande,
får jag härmed vördsamt anföra följande:

Någon särskild tullrubrik för automobildelar finnes icke uti gällande tull-taxa, utan förtullas sådana delar efter olika rubriker, såsom plåtarbeten, motorer m. m. Tullsatsen är beräknad efter vikt, och det är under sådana omständigheter svårt att bilda sig någon åsikt om huru tullen å delarne till en automobil ställer sig i förhållande till tullen å den färdiga bilen. Enligt meddelanden, som undertecknad under hand erhållit från generaltullstyrelsen, lär redan nu en ej obetydlig marginal i motionens riktning förefinnas för dyrare automobiler, under det att förhållandet vid billigare bilar är omvänt.

En revision av tulltaxan så att motionens syfte blir tillgodosett synes sålunda innebära övergång till värdetull eller åtminstone kombinerad vikt och värdetull för automobildelar och eventuellt införande av nya tullrubriker. Huru en dylik förändring skulle verka i samband med tulltaxans övriga bestämmelser låter sig icke överskådas, förrän ett bestämt förslag föreligger.

Beträffande själva huvudfrågan, huruvida det från järnhanteringens sida något finnes att erinra mot att tullen å delarne sättes lägre än å den färdiga bilen, synes mig saken ligga så, att det givetvis är för de svenska stålverken önskvärt, att en hopsättningsindustri kommer till stånd inom landet, men å andra sidan bör tullen å delarne ej sättas så lågt, att den uppmuntrar till införande av även sådana delar, som eljest skulle kunna med fördel tillverkas inom landet av svenskt material. Det synes mig tydligt, att, så snart överhuvudtaget tullen å delarne tillhoppa understiger tullen för den färdiga bilen, motiv finnes för en sammansättningsindustri, under förutsättning givetvis, att tullrestitution beviljas vid export av färdiga automobiler.

Undertecknad får sålunda värdsamt hemställa, att herrar fullmäktige ville uttala,

att det från järnhanteringens synpunkt icke finnes något att invända emot att möjligheter beredas för uppkomsten av industri med ändamål att här hopsätta automobiler, men

att marginalen mellan tullen på delarne och den färdiga bilen icke bör göras så stor, att därigenom uppmuntras till import av sådana färdiga delar, som eljest med fördel tillverkas av svenskt järn inom landet vid ifrågasvarande fabriker, samt anhålla,

att Jernkontoret måtte bliva satt i tillfälle att yttra sig över ett eventuellt förslag till revision av tulltaxan, innan detsamma antages.

Stockholm den 20 mars 1925.

ALF. GRABE.

Rätt avskrivet betyga:

Axel Koraen. F. Alin.

Bilaga C.

Till Kungl. kommerskollegium.

Genom skrivelse den 24 februari 1925 har kungl. kommerskollegium anhallit om Stockholms handelskammarens yttrande i anledning av den av herr Eliel Löfgren i riksdagens andra kammare väckta motionen, nr 89, om sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för automobiler erforderliga delar blir väsentligt lägre än tullen å färdiga automobiler i den proportion, som må finnas skäligen.

Såvitt handelskammaren kunnat utröna, synes det ej alldeles uteslutet, att en fabrikation av även billigare personautomobiler, lämpade för svenska landsvägar och svenska terrängförhållanden, skulle efter hand kunna komma till stånd här i riket, vilken med utsikt till framgång borde kunna upptaga tävlan med åtminstone vissa av de billigare utländska märkena på området. Med den tekniska erfarenhet, som här i landet förefinnes, och med den föreliggande tillgången på erforderliga råmaterialier av åtskilliga slag, måste i varje fall vissa naturliga betingelser för en dylik industri anses vara förhanden.

Om också denna industri icke skulle kunna upptaga konkurrensen med en lättare och i massfabrikation tillverkad bil, är förhållandet — även ifråga om ett märke av nu angivet slag — dock i viss mån annorlunda då det gäller *delar* till automobiler. En tillverkning och sålunda icke enbart en monteringen av sådana delar borde kunna åtminstone under vissa betingelser utan svårighet äga rum inom Sverige, som ju har att uppvisa en mångsidigt utvecklade metallindustri.

De arbetstillfällena och den förbrukning av råmaterial, som en blott monteringsindustri av i motionen avsedd beskaffenhet och sålunda baserad på delar av utländsk tillverkning skulle medföra för landet, synas icke vara av den betydelse, att de stå i proportion till de intressen, som i förevarande fall kunna äventyras, därest för ernäendet av en dylik monteringsindustri väljes den närmast till hands liggande utvägen att till förfång för en svensk tillverkning sänka tullen å automobil-delar. Endast skäl av mycket tungt vägande natur böra enligt handelskammarens mening föranleda statsmakterna att genom en dylik tullpolitisk åtgärd gynna uppkomsten av en sammansättningsindustri inom landet.

Härtill kommer, att, enligt vad handelskammaren varit i tillfälle att inhämta, ej mindre än ett 100-tal av tulltaxans rubriker för närvarande komma till tillämpning vid införetullning av delar till automobiler. Ett flertal av dessa rubriker omfatta varor, som hava användning för en mångfald andra ändamål än såsom automobil-delar. Skulle nu sådana delar, som i motionen uppenbarligen avsetts, utbrytas ur dessa rubriker och med lägre tull sammanföras under en gemensam rubrik, bleve följden givetvis den, att ett och samma varuslag skulle komma att bliva underkastat olika tullsats, allt eftersom det samma erhöle användning såsom automobil-del eller för annat ändamål. Till denna olägenhet skulle komma den rent tulltekniska svårigheten att avgöra, huruvida en införd vara vore avsedd att användas för det ena eller det andra ändamålet. En tullnedsättning enligt nu angivna grunder bleve därför ägnad att medföra olägenheter för vår egen industri på dessa områden, vilken ju omfattar många olikartade och mångskiftande tillverkningsgrenar.

Under åberopande av vad sålunda anförts och då det särskilt med hänsyn till det stora antal tulltaxepositioner, vilka beröras av en ifrågasatt sänkning

av tullen å hithörande material, synes svårt för handelskammaren att erhålla en klar överblick över konsekvenserna av en sådan åtgärd, nödgas handelskammaren för sin del ställa sig avböjande till densamma.

Därest emellertid en sänkning av tullen å automobildelar på de av motionären anförda skäl anses böra vidtagas, bör dock i varje fall ett beslut härom föregås av en mycket noggrann och ingående utredning rörande den tilltänkta åtgärdens tulltekniska och nationalekonomiska verkningar.

Stockholm den 10 mars 1925.

För Stockholms handelskammare:

K. A. WALLENBERG.

W. G. Stiernstedt.

Bilaga D.

Till Kungl. kommerskollegium.

Genom remiss den 24 februari 1925 har kungl. kommerskollegium anhallit om Sveriges Maskinindustriförenings yttrande med anledning av den vid innevarande riksdag av herr Eliel Löfgren väckta motion, nr 89 i andra kammaren, om sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för automobiler erforderliga delar tillhopa blir väsentligt lägre än tullen å färdiga automobiler i den proportion, som må finnas skäligen.

Med anledning härav får styrelsen för Sveriges Maskinindustriförening äran anföra följande.

Till en början må framhållas, att motionärens uppgifter rörande tull å automobildelar och vissa konsekvenser därav i fråga om möjligheten att här i landet bedriva automobilsammansättning i industriell skala av från utlandet importerade delar icke äro allmängiltiga. I själva verket torde de i motionen angivna omständigheter, som f. n. skulle förhindra en dylik sammansättningsindustris upprättande, icke vara förhanden annat än ifråga om de billigaste fabrikaten, i all synnerhet Ford-bilarna. Enligt vad styrelsen inhämtat, gäller för de medeldyra bilarna av åtskilliga här i landet välkända märken, att tullen å delar utfaller med omkring 9 å 10 % av delarnas värde. I jämförelse med tullsatsen för färdiga automobiler, 15 % av värdet, ställer sig tullen å delar för dessa märkens vidkommande sålunda redan nu så, att det i motionen framhållna syftet är i realiteten för handen.

Att genom en speciell undantagslagstiftning bereda särskilda lättnader för ett visst automobilfabrikat anser styrelsen icke böra ifrågakomma. Där- emot har styrelsen icke något att erinra emot att genom en omläggning i viss mån av tullskyddet för automobiler en måhända erforderlig något bredare marginal mellan tullskyddet å automobiler och delar därtill åstadkommes, dock under förutsättning att sådan omläggning sker genom en lämplig höjning av tullen å färdiga automobiler, vilken tull i vårt land

är, både absolut räknat och i jämförelse med i utlandet tillämpade tullsatser å automobiler, allt för låg.

En höjning av tullen å färdiga automobiler torde enligt styrelsens åsikt icke behöva vara av permanent karaktär, utan kunde modifieras sedan den svenska automobilindustrien under någon tid fått tillfälle att växa sig stark, så att den sedermera även utan skydd av den förhöjda tullen kunde bestå i konkurrensen.

Den hopsättningsindustri, som eventuellt kunde komma till stånd vid en anordning av tullskyddet enligt motionärens förslag, skulle säkerligen finna med sin fördel förenligt att här i landet låta framställa vissa automobil-delar. Härigenom kunde den svenska industrien, framför allt den svårt betryckta järnhanteringen och vissa metallindustrier, få utsikt till en ökad verksamhet, medförande arbetstillfällen av vida större betydelse än det relativt obetydliga direkta sammansättningsarbetet kan representera.

En förutsättning för en sådan önskvärd utveckling vore emellertid, att nu gällande tullskydd å de halv- och helfabrikat, som i en automobil ingående delar utgöra, icke förminskades.

I detta avseende vill styrelsen särskilt framhålla följande punkt:

Tulltekniskt sett torde delarna till en automobil tillhöra endera av de två kategorierna: *i tulltaxan särskilt nämnda* samt *i tulltaxan ej särskilt nämnda*.

Vad den första kategorien beträffar — dit höra bl. a. motore cylindrar, motorkolvar, vevaxlar, vevstakar, ventiler, rullager — borde det vara utslutet att minska gällande tullskydd redan av den anledning, att det icke lär kunna objektivt avgöras, huruvida de införda delarna skola användas till sammansättning av automobiler eller till andra ändamål. Det synes i alla händelser enligt styrelsens förmenande oriktigt att placera automobilmontage i en gynnad särklass för sig.

Vidkommande den andra kategorien, i tulltaxan ej särskilt nämnda automobil-delar, vilka sålunda äro de enda för vilka av tulltekniska skäl en reduktion av tulltaxan i motionens syfte skulle kunna ifrågakomma, lär densamma innesluta åtskilliga varuslag, vilkas beskaffenhet kunde göra det sannolikt, att även en sammansättningsindustri skulle hava fördel av att köpa svenskt fabrikat. Bland sådana automobil-delar må nämnas:

Lackerade stänkskärmar,
Motorhuvar,
Suffletter,
Kylare,
Hjul,
Rör och rördelar av metall,
Karosserier,
Styrinrättningar,
Fotsteg,

Startvevar,
Länkar och stag,
Rattar,
Lager,
Kilar, bult och stift,
Päckningar,
Bussningar,
Skruv- och skiftnycklar, samt
Diverse verktyg m. m.

Utsikterna till en lönande avsättning för montageändamål av svenska tillverkningar inom ifrågavarande varugrupper lära dock vara synnerligen ovissa, om den inhemska industrien icke får behålla det efter våra förhållanden knappa tullskydd, som nu gällande tullsatser innebära för hithörande varor.

På grund av det anförda får styrelsen för Sveriges Maskinindustrieförening hemställa,

att i den remitterade motionen åsyftad revision av tulltaxan måtte ske genom en höjning av tullsatsen å färdiga automobiler till 25 % av värdet, vilken tullsats dock skulle undergå modifiering, sedan den svenska automobilindustrien under någon tid satts i tillfälle att växa sig tillräcklig stark för att utan skydd av den förhöjda tullsatsen kunna bestå i konkurrensen, men uttalar samtidigt *att* styrelsen på det bestämdaste måste avstyrka ett förverkligande av motionärens syfte genom sänkning av nu gällande tullskydd å delar till automobiler.

Stockholm den 22 april 1925.

Sveriges Maskinindustrieförening:

E. JACOBSSON.

/ Amos Kruse.

TABELLER

Jämförande kalkyler för några av de vanligast förekommande reserv-

	F o r d						A					
	Vikt	Värde	Rubrik	Tull	Tull i	In-	Vikt	Värde	Rubrik	Tull	Tull i	
	Kg.	Kr.		Kr.	pro-	köps-						cent
				av	per						av	värdet
<i>Delar särskilt nämnda.</i>												
Cylinder	38.—	43.—	1035	19.—	44.2	1.13	70.—	178.74	1036	25.—	14.—	
Kolv	1.—	2.16	1038	0.50	23.1	2.16	1.200	4.41	1038	0.60	13.6	
Framtjäder	8.—	4.32	788	1.60	37.—	0.54	13.—	15.80	788	2.60	16.5	
Baktjäder	19.—	11.36	788	3.80	33.5	0.60	17.500	18.56	788	3.50	18.9	
Vevaxel	6.400	12.74	1041	0.64	5.—	1.99	12.500	63.24	1041	3.16	5.—	
Vevstake	0.620	2.—	1041	0.10	5.—	3.28	1.150	12.38	1041	0.62	5.—	
Ventiler per 10 stycken	0.840	1.81	896 D	0.17	9.3	2.15	1.550	12.38	896 D	0.62	5.—	
Kannringar per 10 stycken	0.400	2.09	884 D	0.10	5.—	5.23	0.250	4.13	884 D	0.21	5.—	
Växellådsdrev	1.050	2.42	1054	0.13	5.4	2.30	1.150	8.25	1054	0.41	5.—	
Kardandrev	0.300	2.33	1054	0.12	5.—	7.77	0.620	6.89	1054	0.34	5.—	
Bakaxel	3.—	6.35	1052	0.32	5.—	2.12	5.300	11.01	1052	0.55	5.—	
Undre vevhus	13.—	13.89	753 A	1.95	14.6	1.08	12.—	39.19	753 A	1.96	5.—	
Startmotor	8.500	18.92	1060 A	4.63	24.7	2.28	20.500	206.25	1060 A	20.63	10.—	
Rullager	0.200	2.12	1047	0.30	14.2	10.60	0.320	12.50	1047	0.68	5.—	
Summa	100.310	125.01		33.41	26.7		157.040	593.73		60.83	10.2	
<i>Delar ej särskilt nämnda.</i>												
Stänkskärm:												
fram	7.—	6.91	749 C	3.50	50.7	0.99	9.—	27.51	749 C	4.50	16.4	
bak	5.200	5.62	749 C	2.60	46.3	1.08	5.200	27.51	749 C	2.60	9.5	
Motorhuv	6.800	8.25	749 C	3.40	41.2	1.21	11.—	32.30	753 B	1.65	5.1	
Sufflett	20.—	63.63	221	24.—	37.7	3.18	26.500	137.49	221	31.80	23.1	
Kylare	10.900	25.92	930 AA	9.27	35.8	2.38	17.—	137.49	930 AA	14.45	10.5	
Framhjul	5.—	6.91	894 CC	2.35	34.—	1.33	11.—	39.89	894 EE	1.32	3.3	
Bakhjul	9.500	12.14	894 CC	4.47	36.8	1.28	17.200	48.14	894 EE	2.06	4.3	
Fälg	5.100	2.89	894 EE	0.61	21.1	0.57	7.—	7.55	894 EE	0.84	11.1	
Framspindel	1.100	2.68	895 EE	0.17	6.8	2.44	1.500	9.61	895 EE	0.23	2.4	
Fjäderbult per 10 stycken	0.840	1.90	896 E	0.20	10.5	2.26	1.500	4.13	896 E	0.30	7.3	
Bakaxelkäpa	21.—	22.56	894 D	2.52	11.2	1.07	25.—	82.50	750 A	4.13	5.—	
Bromstrumma	1.200	0.69	753 A	0.18	26.1	0.58	6.500	8.25	753 B	0.98	11.9	
Bromsbackar	0.300	0.86	883 E	0.12	14.—	1.08	3.150	6.89	882 E	0.38	5.5	
Framaxel	7.600	9.—	894 EE	0.91	10.1	1.18	11.500	48.14	894 EE	1.38	2.9	
Summa	102.040	169.96		54.30	31.9		153.100	617.40		66.62	10.8	
Totalsumma	202.350	294.97		87.71	29.7	1.46	310.140	1,211.13		127.45	10.5	

Bilaga E.

(Tablå I.)

delarna till Ford, och 3 andra typer automobiler betecknade A, B och C.

Inköpsvärde per kg.	B						C					
	Vikt Kg.	Värde Kr.	Rubrik	Tull Kr.	Tull i procent av värdet	Inköpsvärde per kg.	Vikt kg.	Värde Kr.	Rubrik	Tull Kr.	Tull i procent av värdet	Inköpsvärde per kg.
2.55	43.—	87.54	1035	21.50	24.6	2.04	54.—	115.50	1036	25.—	21.6	2.14
3.68	0.975	3.77	1038	0.49	13.—	3.87	1.—	6.60	1038	0.50	7.6	6.60
1.22	12.400	11.62	788	2.48	21.8	0.94	19.—	19.80	788	3.80	19.2	1.04
1.06	12.600	12.53	788	2.52	20.1	0.99	26.—	33.—	788	5.20	15.8	1.27
5.06	8.420	30.19	1041	1.51	5.—	3.59	27.—	169.13	1041	8.46	5.—	6.26
10.77	0.820	4.53	1041	0.28	5.—	5.52	1.—	19.80	1041	0.99	5.—	19.80
7.99	1.—	10.58	896 D	0.53	5.—	10.58	1.—	33.—	896 D	1.65	5.—	33.—
16.52	0.800	4.54	884 D	0.23	5.—	15.13	0.240	6.60	884 D	0.83	5.—	27.50
7.17	0.800	10.57	1054	0.58	5.—	13.21	1.—	12.38	1054	0.62	5.—	12.88
11.11	1.975	22.64	1054	1.13	5.—	11.46	0.500	22.69	1054	1.13	5.—	45.38
2.08	4.050	5.23	1052	0.26	5.—	1.30	5.—	18.15	1052	0.91	5.—	3.68
3.27	3.500	14.34	753 A	0.72	5.—	4.10	19.—	66.—	753 A	3.80	5.—	3.47
10.06	8.640	120.75	1060 A	12.08	10.—	13.98	20.—	330.—	1060 A	33.—	10.—	16.50
39.06	0.140	3.47	1047	0.21	6.1	24.79	1.—	49.50	1047	2.48	5.—	49.50
	98.620	342.35		44.42	13.—		175.740	902.15		87.87	9.7	
3.06	5.060	21.13	749 C	2.53	12.—	4.18	8.—	28.05	749 C	4.—	14.8	3.51
5.29	3.500	13.59	749 C	1.75	12.9	3.88	4.500	24.75	749 C	2.25	9.1	5.50
2.94	7.700	16.61	749 C	3.85	23.2	2.16	16.—	49.50	753 B	2.40	4.8	3.09
5.19	23.700	166.08	221	28.44	17.1	7.01	40.—	247.50	221	48.—	19.4	6.19
8.09	13.350	75.47	930 AA	11.85	15.—	5.65	23.—	214.50	930 AA	19.55	9.1	9.33
3.68	7.770	21.88	894 CC	3.65	16.7	2.82	10.200	16.50	894 EE	1.22	7.4	1.62
2.80	9.050	21.88	894 CC	4.25	19.4	2.42	15.—	72.19	894 EE	1.80	2.5	4.81
1.08	5.400	6.79	894 EE	0.65	9.1	1.26	8.—	12.88	894 EE	0.96	7.8	1.55
6.20	1.840	8.30	895 EE	0.20	2.4	6.19	1.500	16.60	895 EE	0.23	1.4	1.10
2.75	2.025	10.58	896 E	0.41	3.9	5.22	1.500	19.80	896 E	0.30	1.5	1.32
3.80	28.500	99.75	893 A	4.99	5.—	3.50	27.—	198.—	893 A	9.90	5.—	7.38
2.69	3.—	5.23	753 B	0.45	8.6	1.74	5.—	13.20	894 EE	0.60	4.5	2.64
2.19	1.800	5.23	895 EE	0.20	3.8	4.06	3.—	6.19	883 E	0.45	7.5	2.06
4.19	9.150	27.17	894 EE	1.10	4.—	2.97	17.—	78.88	894 EE	2.04	2.6	4.61
	120.845	499.69		63.82	12.8		179.700	997.44		93.70	9.4	
3.91	219.465	842.04		108.24	12.9	3.84	355.440	1,899.59		181.07	9.5	5.34

Bilaga F.

(Tablå II.)

Kalkyl över samtliga delar i en komplett Ford touring-vagn.

I tulltaxan särskilt nämnda delar.

Delens benämning	Vikt kg.	Värde cif Stock- holm kr.	Tulltaxe- rubrik	Tull kr.	Tull i procent av värdet
Bensinmotor	170.000	200.66	992 A	20.07	10.0
Förgasare	1.100	3.58	1034 ZZ	0.36	10.0
Ljuddämpare	4.200	2.79	1056 B	1.05	37.6
Fläkt	0.700	2.50	1034 T	0.25	10.0
Vattenrör	0.900	0.65	712	0.01	2.1
Bensinrenare	0.500	1.29	1056 B	0.13	9.7
Kranar	0.165	0.73	1059 A	0.08	11.3
Koksmatta	1.000	1.42	277	0.07	4.9
Gummimatta	1.450	1.60	636 B	1.16	72.6
Bakaxel, kompl.	38.000	50.72	1054	4.56	9.0
Kardanaxel, kompl.	20.000	22.34	1052	1.20	5.4
Akkumulatorbatteri	16.000	28.29	1067 A	5.12	18.1
Elektriska ledningskablar	1.905	8.91	917	0.67	7.5
Slang för kablarna	0.100	0.43	542 A	0.04	9.3
Induktionsapparat	3.000	11.78	1087 D	1.17	10.0
Elektrisk startmotor	8.450	19.71	1060 A	4.65	23.6
Belysningsgenerator	6.900	21.22	1060 A	3.80	17.9
Elektriska signalhorn	0.900	2.98	1087 D	0.29	10.0
Strömställare	0.240	1.77	1079 B	0.13	7.5
Relä	0.190	1.64	1087 D	0.16	10.0
Ampermätare	0.060	1.25	1260 BB	0.13	10.0
Bult, mutter, spik och dylikt	7.090	10.29	779/81 m. fl.	1.45	13.5
Bensinrör	0.110	0.28	906	0.02	5.9
Bomullsnöre	0.010	0.13	535	0.03	23.0
Innerslangar	4.260	13.37	643 B	5.14	38.4
Ytterdäck	22.000	88.49	643 A	26.40	29.8
Framfjäder	8.000	3.97	788	1.60	40.3
Bakfjäder	19.700	11.64	788	3.94	33.8
Kylareslangar	0.290	0.60	639 B	0.15	25.0
Fläktrem	0.070	0.89	215	0.04	10.3
Avloppsrör	0.400	0.35	756	0.02	5.7
Gummipackning	0.120	0.22	635	0.06	27.3
Mässingsbult			931 FF		
Spiralfjädrar			788		
Smörjkoppar	0.855	1.03	1056 B	0.10	8.8
Mässingsskruv och bricka			931 FF		
Mässingsbult			931 FF		
Rullager	0.250	4.27	1047	0.38	8.9
Rullagerhylsor	0.230	2.58	1047	0.35	13.4
Tändstift	0.400	1.08	896 D	0.08	7.4
	339.065	524.85		84.86	16.2

I tulltaxan ej särskilt nämnda delar.

Kylare	10.800	24.34	930 AA	9.18	37.0
Insugningsrör	1.300	0.82	883 D	0.20	23.8
Utblåsningsrör	2.370	0.99	883 D	0.36	36.0

Delens benämning	Vikt kg.	Värde cif Stock- holm kr.	Tulltaxe- rubrik .	Tull kr.	Tull i procent av värdet
Golvbräda, bakre	2.450	0.95	259 C	0.74	77.9
» främre 1	1.000	0.82	259 C	0.30	36.6
» » 2	1.050	0.82	259 C	0.82	39.0
» » 3	2.500	1.12	259 C	0.75	67.0
Baksätessedyna	8.600	10.05	221	10.32	102.7
Framsätessedyna	8.000	9.92	221	9.60	96.8
Vindskyddshållare, h. o. v. ...	1.660	2.16	895 CC	0.83	38.4
Vindskyddsfönster	8.450	24.50	691	5.92	24.2
Sufflett	20.000	67.75	221	24.—	35.4
Sidogardiner	2.050	13.02	221	2.46	18.9
Karosseri	100.000	196.48	750	8.—	4.1
Instrumentbräda	2.000	1.60	259 C	0.60	37.5
Styrinrättning	9.000	8.65	894 CC	4.23	48.9
Fotsteg, h. o. v.	7.400	3.02	749 C	3.70	122.5
Instrumentbräda	1.400	0.95	749 C	0.70	73.7
Kylareskydd	1.550	1.42	749 C	0.78	54.6
Stänkskärm, bakre, h. o. v. ...	10.000	5.78	749 C	5.—	86.5
Del till motorhuv	0.400	1.12	749 C	0.20	17.9
Stänkskärmskållare	2.100	1.90	895 CC	1.05	55.3
Oljeskydd, h. o. v.	1.300	0.65	749 C	0.65	100.0
Sidoskärm, h. o. v.	6.320	4.58	749 C	3.16	69.0
Motorhuv	6.320	8.15	749 C	3.16	38.8
Reservfålgshållare	5.500	3.97	894 CC	2.59	65.2
Stänkskärm, fram, h. o. v. ...	13.200	9.14	749 C	6.60	72.2
Låda för induktionsapparat ...	1.600	2.29	749 C	0.50	34.9
Frambjul, 2 st.	15.440	18.67	894 CC	7.26	38.9
Bakbjul, 2 st.	17.740	17.68	894 CC	8.34	47.2
Startvev	0.750	1.29	895 CC	0.88	29.2
Slitskena					
Regleringsarm					
Support					
Instr. brädesskärm	0.685	0.90	(896 C)	0.36	40.0
Tryckknappsskålla			(749 C)		
Bromsstagskållare					
Bensintank	5.400	3.26	753 B	0.51	24.8
Reservfålg	4.900	2.76	894 EE	0.59	21.3
Fålgar, fram och bak, 4 st. ...	19.600	11.04	894 EE	2.85	21.3
Stag	3.250	2.08	894 EE	0.39	19.2
Spindelarmar	0.600	1.64	896 E	0.12	7.3
Ram	23.000	15.40	894 EE	2.76	17.9
Fotstegstag	6.500	3.45	894 EE	0.78	22.6
Kontrollaxel	1.700	0.86	895 EE	0.26	29.7
Kontrollstång	0.850	1.68	895 EE	0.18	7.6
Batterihållare	2.500	1.42	895 EE	0.88	26.4
Bakaxelstag, h. o. v.	4.200	2.50	895 EE	0.63	25.2
Bromsstänger, h. o. v.	1.080	0.52	895 EE	0.16	31.2
Parallellstag	1.650	2.11	895 EE	0.24	11.5
Styrkula	0.910	0.91	895 EE	0.14	15.1
Framaxel	8.600	9.66	894 EE	1.03	10.7
Bromsbackar	2.430	1.51	883 E	0.36	24.0
Styrhus	2.000	1.34	895 EE	0.36	22.4
Ratt	1.750	1.90	647	2.10	110.5
Bromsarm					
Kopplingsarmstift					
Kontrollstångsbult					
Inställningsarm för gas					

Lackerade delar av järn och järnplåt

Delens benämning	Vikt kg.	Värde cif Stock- holm kr.	Tulltaxe- rubrik	Tull kr.	Tull i procent av värdet	
Kulskålar						
Fälgklammer						
Strömfördelaredosa						
Packningsringar						
Klämmor						
Bakfjäderhängsle						
» spännstycke						
Framfjäderspännstycke						
Nummerplåthållare						
Startmedbringare						
Slangklämmor						
Varmluftsrör						
Styrarmskula						
Stödlager						
Kylarestag						
Reglereringsarmar						
Bakskärmstag						
Hållare för instr.-brådan	9.800	13.92	{ 895 E 896 E 754 B }	1.92	13.8	Diverse små- delar av järn hänförliga till 895/6 E och 754 B
Startkontakt						
Länkstång						
Bussning						
Startvevhållare						
Kilar						
Stift						
Ledningshållare						
Svängel						
Fjäderhängslen						
Förbindelsestyck						
Bakfjäderstöd						
Spindelbultar						
Kontrollaxelstag						
Packningar						
Nummer och patentplåtar						
Navkapsel	0.690	2.14	{ 931 FF 259 C 643 B 647 338 m. fl. }	0.47	22.0	Diverse små- delar av a. ä. än järn
Mellanlägg av trä						
Kabelskor						
Bussningar						
	374.345	526.05		138.46	26.3	

Verktyg och tillbehör.

Pumphandtag	0.070	0.11	251 C	0.07	63.6
Pump (exkl. handtag)	1.150	1.60	931 FF	0.58	35.9
Pumpslang	0.080	0.43	639 B	0.04	9.3
Verktygsväska	0.100	0.30	562 B	0.15	50.0
Skruvnyckel	0.200	0.18	804 B	0.02	15.4
»	0.080	0.22	804 B	0.01	4.0
»	0.800	0.17	804 B	0.03	4.1
Oljekanna	0.080	0.39	749 C	0.04	10.3
Skiftnyckel	0.870	0.65	831 B	0.07	11.4
Skruvmejsel	0.200	0.48	831 B	0.04	9.8
Ringjärn	0.200	0.85	805	0.01	4.0
Domkraft	2.000	2.29	1034 L	0.23	10.0
Strålkastare	3.840	10.82	749 C	1.67	15.4
Baklykta	0.150	1.38	749 C	0.08	5.4
	8.920	19.27		3.04	15.8

Sammandrag.

	Vikt kg.	Värde kr.	Tull kr.	Tull i procent av värdet	Inköps- värde per kg.
I. I tulltaxan särskilt nämnda delar	339.065	524.85	84.86	16.2	1.55
II. I tulltaxan ej särskilt nämnda delar	374.845	526.05	138.46	26.3	1.41
III. Verktyg och tillbehör	8.820	19.27	3.04	15.8	2.32
	721.780	1,070.17	226.36	21.2	1.48

Ovanstående värde uppdelas i:

Inköpspris	kronor	930.58
Frakt och övriga omkostnader	»	139.59
	Kronor	1,070.17.

För motsvarande vagn från Köpenhamn är:

Inköpspriset	sv. kronor	1,339.04
Frakt etc.	»	72.56
Assurans	»	2.—
	Sv. kronor	1,413.60.

Bilaga G.

(Tablå III.)

Kalkyler å en del vanliga reservdelar för Ford automobiler.

Rull- och kullager.

Del nr	Benämning	Vikt kg.	Värde kr.	Rubrik	Tull Kr.	Tull i procent av värdet
2508	Rullager	0.650	1.84	1047	0.98	73.1
2593	Rullagerhylsa	0.400	2.59	1047	0.60	23.2
2833	Rullagerhylsa	0.140	0.60	1047	0.21	35.0
2834	Rullager	0.200	2.12	1047	0.30	14.2
2509	Rullagerhylsa	0.225	0.23	1050	0.09	39.1
2704	Kona för kullager	0.090	0.29	1050	0.04	14.8
1019	Rullager	0.940	1.90	1047	1.41	74.2
1020	Rullagerhylsa	0.550	0.60	1050	0.22	36.7
1018	Kullager	0.850	9.59	1047	1.28	13.3
1046	Rullager	0.470	1.12	1047	0.71	63.4
1048	Rullagerhylsa	0.400	2.08	1047	0.60	29.6
			22.41		6.44	28.7

Kugghjul med bearbetade kuggar.

Del nr	Benämning	Vikt kg.	Värde kr.	Rubrik	Tull kr.	Tull i procent av värdet
2520 B	Differentialdrev	0.600	1.55	1054	0.08	5.0
2524 C	»	0.100	0.69	1054	0.08	5.0
2597 B	Kardandrev	0.300	2.33	1054	0.12	5.0
3047 B	Kamaxeldrev	0.700	1.38	1054	0.08	5.8
3048 B	»	0.880	0.86	1054	0.05	5.8
3301	Backdrev	2.200	3.71	1054	0.26	7.0
3306	Halvfarts d:o	2.200	3.97	1054	0.26	6.5
3313	Trippeldrev	1.050	2.42	1054	0.13	5.4
3300 B	Växellåda	34.000	45.66	1054	4.08	8.9
1027	Differentialdrev	1.050	2.12	1054	0.13	6.1
1043 B	Snäckdrev	4.500	10.36	1054	0.54	5.2
1044 B	»	4.400	15.47	1054	0.77	5.0
5137	Generatordrev	0.200	0.60	1054	0.03	5.0
			91.12		6.56	7.2

Cylindrar och kolvar.

3000 C	Cylinder	38.000	43.—	1035	19.—	44.2
3020 C	Kanna	1.000	2.16	1038	0.50	23.1
S 200	Cylinder	93.000	129.—	1036	27.90	21.6
S 200 D	»	139.000	300.—	1036	41.70	13.9
S 214	Kanna	2.000	6.48	1038	1.—	15.4
			480.64		90.10	18.7

Släta axlar, lager ej särskilt nämnda, vevaxlar och vevstakar.

2581	Kardanaxelbussning	0.130	0.42	1052	0.02	5.0
2505	Bakaxel	3.000	6.35	1052	0.32	5.0
3042	Kamaxelbussning	0.200	0.43	1052	0.02	5.0
3269 C	Svånghjul	14.400	6.48	1052	0.86	13.8
3304	Backdrevbussning	0.250	0.78	1052	0.04	5.0
3309	Bussning f. halvfart	0.140	0.37	1052	0.02	5.0
3320	Bussning	0.100	0.35	1052	0.02	5.0
2595 B	Kardanaxel	5.500	5.18	1052	0.33	6.4
3031	Vevaxellager	0.480	0.56	1052	0.03	5.0
3032	»	0.280	0.56	1052	0.03	5.0
3033	»	0.280	0.52	1052	0.03	5.0
3043	Kamaxellager	0.170	0.60	1052	0.03	5.0
1013	Bakaxel	8.000	6.37	1052	0.48	7.0
1033	Differentialaxel	0.900	1.86	1052	0.09	5.0
1034	Kardanaxel	11.500	6.87	1052	0.69	10.0
3024	Vevstake	0.620	2.—	1041	0.10	5.0
3030	Vevaxel	6.400	12.74	1041	0.64	5.0
3041	Kamaxel	1.450	4.32	1041	0.22	5.0
			57.26		3.97	6.9

Fjädrar och fjäderblad.

Del nr	Benämning	Vikt kg.	Värde kr.	Rubrik	Tull kr.	Tull i procent av värdet
3800	Framfjäder	8.000	4.82	788	1.60	37.0
3802 B	Fjäderblad nr 2	1.500	0.65	788	0.30	46.2
3803 B	» » 3	1.300	0.56	788	0.26	46.4
3805 B	» » 5	0.850	0.37	788	0.17	45.9
3806 B	» » 6	0.650	0.28	788	0.13	46.4
3824	Baktfjäder	19.000	11.36	788	3.80	33.5
3825 B	Fjäderblad nr 1	4.000	2.03	788	0.80	39.4
3826 B	» » 2	3.800	1.43	788	0.66	46.2
3827 B	» » 3	2.800	1.25	788	0.56	44.8
1077	Baktfjäder	12.000	11.86	788	2.40	21.1
			33.61		10.68	31.8

Maskindelar av mässing.

3925	Kylare	12.100	27.65	930 AA	10.29	37.2
3925 C	»	10.800	25.92	930 AA	8.76	33.8
3925 E	»	10.900	25.92	930 AA	9.27	35.8
S 540	»	10.400	31.32	930 AA	8.84	28.2
			110.81		37.16	33.5

Maskindelar av järn och järnplåt, ej särskilt nämnda.

2501	Bakaxelkåpa	10.400	11.28	894 D	1.25	11.1
2512 C	Differentialkåpa	1.950	2.94	883 D	0.29	10.0
2513 C	»	1.100	1.34	883 D	0.17	12.7
2526 B	Differentialkors	0.400	1.47	896 D	0.08	5.4
2575	Kopplingsring	0.843	0.82	896 D	0.07	8.5
3001	Cylinderlock	12.500	10.37	882 D	1.50	14.5
3023	Kannringar per 100	4.000	20.87	884 D	1.04	5.0
6207 B	Blandn. kammare	0.750	4.58	895 D	0.23	5.0
3052 B	Ventil per 100	8.400	18.06	896 D	1.68	9.3
3060 B	Avgasrör	2.500	2.18	883 D	0.38	17.6
3062	Insugningsrör	1.260	1.73	883 D	0.19	11.0
3100	Vevhus	13.000	13.39	753 A	1.95	14.6
3321	Drivfläns	2.100	5.18	895 D	0.82	6.2
3311	Bromstrumma	3.100	4.15	894 D	0.37	8.9
3328	Koppl. lameller per 100	8.400	12.87	896 D	1.68	13.1
3329	» » »	8.400	13.44	896 D	1.68	12.5
3332	Kopplingstrumma	0.900	2.20	895 D	0.14	6.4
3331	Drevaxel	1.200	2.16	895 D	0.18	8.3
2582	Kardanaxelrör	7.100	7.52	894 D	0.85	11.3
5201	Tändstift	0.115	1.08	896 D	0.05	5.0
3009 B	Cylinderlocksgavel	0.930	1.51	883 D	0.14	9.3
3101	Vevhuslock	1.800	0.60	753 A	0.20	33.3
3369	Universalläns	0.850	1.12	895 D	0.18	11.6
3413	Växelband	0.510	1.04	895 D	0.08	7.7
1001	Axelkåpa	22.200	21.60	894 D	2.66	12.3
1028	Differentialkåpa	3.200	4.28	894 D	0.38	8.9
1636	Kardanaxelrör	14.200	13.22	894 D	1.70	12.9
			180.98		19.89	10.7

Ford-delar av järn och järnplåt (ej lack), andra än maskindelar.

Del nr	Benämning	Vikt kg.	Värde kr.	Rubrik	Tull kr.	Tull i procent av värdet
2566	Bromsbackar	0.800	0.86	883 E	0.12	14.0
2691	Framaxel	7.600	9.—	894 EE	0.91	10.1
2694 B	Framsindel	1.100	2.68	895 EE	0.17	6.3
2696 C	»	0.860	0.82	896 E	0.07	8.5
2710	Spindelbult	0.180	0.27	896 E	0.04	14.8
2718	»	0.084	0.19	896 E	0.02	10.5
2717	Parallellstag	1.600	2.16	895 EE	0.24	11.1
2721 C	Krampa	0.190	0.60	896 E	0.04	6.7
2725 B	Förbindelsestäng	0.870	1.04	895 EE	0.13	12.5
2733	V-stag	3.400	2.33	894 EE	0.41	17.6
2803 B	Hjulnav	1.750	3.50	895 EE	0.26	7.4
2815 C	»	2.000	2.59	895 EE	0.30	11.6
2845 B	Fälg	5.100	2.89	894 EE	0.61	21.1
2851 B	Ram, sidostycke	8.000	8.21	894 EE	0.96	11.7
2853	» , framstycke	1.800	1.17	895 EE	0.27	23.1
2855	» , bakstycke	3.400	1.64	894 EE	0.41	25.0
3221	Strömfördelaredosa	0.250	0.95	896 E	0.05	5.3
3439	Bromspedal	0.510	0.91	895 EE	0.08	8.8
3449	Kontrollaxel	1.800	0.91	895 EE	0.27	29.7
3075 B	Ramlager	0.850	1.51	895 EE	0.18	8.6
3539	Rattstödlager	0.840	1.04	895 EE	0.13	12.5
2510	Packdosa	5.500	3.46	754 B	1.10	31.8
2510 A	Stålskiva	1.550	1.73	754 B	0.31	17.9
2529	Tryckning	0.075	0.19	896 E	0.02	10.5
2557	Bromsbandsträckare	0.080	0.08	896 E	0.02	25.0
2562	Arm för d:o	4.350	17.28	896 E	0.37	5.6
2714	Spindelbussning	1.500	2.03	896 E	0.30	11.8
2721 B	Kulbult	0.100	0.24	896 E	0.02	8.3
2728	Kulskål	4.000	4.75	896 E	0.50	16.8
2827	Navfläns	0.600	0.35	895 EE	0.09	25.7
1056	Bromsbackar	2.400	2.89	883 E	0.36	12.5
1073	Bakaxelstag	4.250	5.36	894 EE	0.51	9.5
1102	Fjäderhängsle	0.325	0.48	896 E	0.07	14.6
1111	Nav	3.600	4.45	894 EE	0.43	9.7
1113	Bromstrumma	3.600	2.68	753 B	0.54	20.1
1105 C	Bakhjul	26.800	28.12	893 B	2.68	9.5
1100	Bussning	0.145	0.48	896 E	0.03	6.3
1120	Ram, sidostycke	24.000	11.58	894 EE	2.88	25.0
1106 C	Fälg	8.000	6.70	894 EE	0.96	14.3
TT 25	Bromsfläste	4.500	4.39	894 EE	0.54	12.0
			142.56		18.15	12.7
Lackerade järn- och järnplåtvaror, ej särskilt nämnda.						
2800 E	Hjul, fram	4.500	6.91	891 CC	2.12	30.7
2800 F	»	5.000	6.91	894 CC	2.35	34.0
2814 H	» bak	9.500	12.14	894 CC	4.47	36.8
2849	Reservfälgshållare	5.500	4.49	894 CC	2.59	57.7
3503 D	Rattekrar	0.650	1.17	895 CC	0.33	28.2
3512 C	Styrinrättning	7.500	5.49	894 CC	3.53	64.3
3900	Startvev	0.750	0.60	895 CC	0.38	63.3
3947 B	Kylareskydd	1.600	1.73	749 C	0.80	46.2
4050	Motorhuv	6.800	8.25	749 C	3.30	41.2
4800 B	Framskärm	7.000	6.91	749 C	3.50	50.7
4803 G	Bakskärm	5.200	5.62	749 C	2.60	46.3
4812	Fotsteg	4.200	2.16	749 C	2.10	97.2
4814 C	Sidoskärm	3.300	2.55	749 C	1.65	64.7
4830	Fotsteg	1.300	0.86	749 C	0.65	75.6
7838	Vindskyddshållare	0.800	0.99	895 CC	0.40	40.4
			66.78		30.87	46.2

Bilaga H.

Utdrag ur belgiska tulltaxan rörande tullsatserna å automobiler och vissa delar däraf.

	Einfuhrzölle per 100 kg.		Koeffi- cient
	Maximal- tarif Fr. C.	Minimal- tarif Fr. C.	
1100 Automobilwagen:			
a) Gestelle mit oder ohne Motor, mit oder ohne Karosserie, im Stückgewichte von:			
4,000 kg. und mehr	180.—	60.—	4
2,000 bis 4,000 kg.:			
1. Wagen für Reisende	480.—	160.—	4
2. andere	360.—	120.—	4
weniger als 2,000 kg.	480.—	160.—	4
b) Karosserie:			
1. für Automobilwagen zur Beförderung der Waren...	36.—	12.—	4
2. für Automobilwagen zur Beförderung der Reisenden	480.—	160.—	4
c) Tragrahmen zu Gestellen, aus getriebenem Stahlblech ..	150.—	50.—	4
d) Felgen aus Eisen oder aus Stahl:			
1. in geraden Stangen	36.—	12.—	3
2. Armaturen für Vollreifen von Lastautomobilen ...	60.—	20.—	3
3. andere	60.—	20.—	3
e) Teile und lose Stücke, nicht besonders taxiert:			
1. fertig	480.—	160.—	4
2. nicht fertig	36 %	12 %	—
1101 Zubehörteile für Automobile, Wagen und Fahrräder, nicht besonders taxiert, wie Scheinwerfer, Azetylgeneratoren, Laternen, Hupen, Pneumatikpumpen, Gepäckhalter, Laternenhalter, Pumpenhalter, Kleiderschützer, Kettenschutz usw.	45 %	15 %	—