

## Nr 143.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till vissa ändringar i förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor samt i den vid sagda förordning fogade tulltaxa; given Stockholms slott den 19 februari 1926.*

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

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ernst Wigforss.*

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1926.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen statsrådet Wigforss anför efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet:

I en den 5 december 1925 dagtecknad skrift har aktiebolaget Flygindustri gjort framställning om *dels* införande av ett tillägg till § 9 i förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor i syfte att svenska luftfartyg, som begagnats för befordran av gods eller personer mellan Sverige och utlandet och som till följd av skada under sådan resa måst i utlandet undergå reparation, finge tullfritt återinföras, *dels* införande av tullfrihet för flygmaskinsmotorer, avsedda för inmontering i här i landet tillverkade flygplan, *dels* nedsättning av tullen å med viss ytbetäckning

*Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 119 häft. (Nr 143—144.)*

försedd s. k. duraluminium, dels ock ändring av grunderna för tullbehandling av underreden till flygplan och med gummiringar försedda hjul till flygmaskiner.

På grund av remiss hava kommerskollegium och generaltullstyrelsen den 8 februari 1926 avgivit infortrat utlåtande i detta ärende och därvid överlämnat yttranden från tullmyndigheter i Stockholm, Göteborg och Malmö samt från Sveriges maskinindustrieförening.

Tillägg till  
§ 9 tulltaxe-  
förordningen.

Till stöd för framställningen om ändrad lydelse av § 9 i tulltaxeförordningen har aktiebolaget Flygindustri till en början under hänvisning till vissa exempel anfört, att den tullavgift, som jämlikt § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen utginge för luftfartyg vilket i utlandet undergått reparation, kunde avsevärt överstiga de tullumgälder, som skulle hava utgått därest de vid reparationen använda delarna särskilt för sig införts till riket och insatts i luftfartyget. Vidare har bolaget åberopat, att de tullformaliteter som vore förbundna med tillämpning av bestämmelserna i nyssnämnda författningsrum visat sig vara synnerligen besvärande för flygtrafiken. Än vidare har bolaget åberopat, att utländska flygplan som användas i trafik mellan Sverige och utlandet vore befriade från erläggande av tull för i utlandet verkställd reparation. Slutligen har bolaget anfört, att restitution åtnjötes för lånade eller förhyrda delar, som i avbidan på reparation av en i utlandet kvarlämnad del särskilt införtullades och efter inmontering å luftfartyg återutfördes, ävensom att fartyg, automobiler, järnvägsvagnar och andra fordon som undergått reparation i utlandet finge tullfritt återinföras.

Efter redogörelse för tullmyndigheternas yttranden hava ämbetsverken för egen del beträffande förevarande spörsmål anfört följande:

»På grund av bestämmelserna i § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen, sådant författningsrummet lyder enligt kungörelse den 15 juni 1922 (nr 348), må återinförsel inom högst ett år av i Sverige tillverkat eller införtullat luftfartyg, som i utlandet undergått reparation, medgivas mot tullavgift motsvarande 15 procent av det belopp, vartill reparationskostnaden uppgått. Då enligt ordalydelsen i nämnda författningsrum tullindring kan medgivas för varor, som utföras för att i utlandet undergå reparation eller någon bearbetning, vilken icke väsentligen förändra deras karaktär, kan det visserligen synas, som om det fall, då vara på grund av skada under transport till eller från utlandet repararats därstädes, icke skulle vara i författningsrummet avsett. Härvid är emellertid att märka, att tullfri återinförsel av i Sverige tillverkade eller införtullade varor enligt § 4 q) tulltaxeförordningen är medgiven allenast, när de inom viss tid från utförseln återinföras i oförändrat skick. Då tullindring är medgiven, när ändamålet med utförseln allenast är reparation, synes så mycket större skäl föreligga för medgivande av tullindring, när reparationen föranletts av olyckshändelse efter utförseln från Sverige.

Luftfartyg äro för närvarande såsom hänförliga till tulltaxerubriken 1098 belagda med tull av 15 procent å värdet, under det vissa delar till luftfartyg äro åsatta viktull eller en tull av 10 procent å värdet. På grund av dessa tullbestämmelser kan det, såsom bolaget framhållit, i vissa fall

inträffa, att, då luftfartyg reparerats i utlandet medelst insättande av nya delar, den vid luftfartygets återinförsel debiterade tullavgiften högst avsevärt överstiger den tullavgift, som skulle hava utgått, därest delarna särskilt införts och här i landet insatts i luftfartyget.

Vad därefter angår de tullformaliteter, som föranledas av bestämmelsen i § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen, få ämbetsverken erinra därom, att i författningsrummet avsedd tullindring numera enligt förenämnda kungörelse den 15 juni 1922 (nr 348) kan medgivas av vederbörande tullförvaltning under iakttagande av de allmänna anvisningar, som meddelas av generaltullstyrelsen. Dylika anvisningar hava meddelats av generaltullstyrelsen genom cirkulär den 29 december 1922, av vilket cirkulär ett exemplar härjämte bifogas.<sup>1</sup> För erhållande av ifrågavarande tullindring har vederbörande att ingiva ansökning till den tullmyndighet, som enligt cirkuläret har att upptaga ansökningen till prövning. Sådan ansökning kan göras före varans utförsel, men även i samband med återinförseln. I sistnämnda fall skall varuägaren avlämna dels en av honom på tro och heder avgiven försäkran ej mindre om tiden och platsen för varans utförsel än även om arten av den reparation eller bearbetning, varan undergått, dels ock, för såvitt varan vid utförseln icke åsatts vissa identitetsmärken, ett av två ojäviga personer på tro och heder avgivet intyg, att den återinförda varan är densamma, som å viss uppgiven dag för reparation eller bearbetning utförts till utlandet. Blanketter till ansökning om ifrågavarande tullindring, vilka blanketter jämväl innehålla formulär till omförmälda försäkran och intyg, pläga tillhandahållas av tullförvaltningarna. För det fall att de föreskrivna uppgifterna icke kunna omedelbart avlämnas eller reparationskostnaden styrkas vid införseln, torde dock, såsom tullbehandlingsinspektionen i Göteborg framhållit, genom att säkerhet på förhand ställas för tullavgiften kunna undvikas, att luftfartyget hindras att omedelbart fortsätta. De tullformaliteter, som betingas av bestämmelserna i § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen, äro sålunda ganska enkla och torde kunna, om sådant skulle befinnas erforderligt, genom generaltullstyrelsens försorg ordnas så, att de icke förorsaka någon olägenhet för den reguljära lufttrafiken.

Vad bolaget anfört därom, att tullrestitution skulle i vissa fall kunna medgivas för delar, som här i riket insattes i luftfartyg och sedan tillsammans med detta återutfördes, samt att till Sverige återinförda vanliga fartyg, automobiler och annan transportmateriel, som reparerats i utlandet, skulle få tullfritt återinföras, torde, såsom jämväl några i ärendet hörda tullmyndigheter framhållit, i viss mån vara grundat på missuppfattning av gällande bestämmelser.

I anslutning till bolagets framställning om tullfrihet för motorer till luftfartyg komma ämbetsverken att här längre fram till närmare behandling upptaga frågan, huruvida tullfrihet kan, såsom bolaget synes hålla före, medgivas för utländska materialier, vilka användas vid här i riket verkställd reparation av luftfartyg, som sedermera utföres ur riket. Beträffande fartyg, som reparerats i utlandet, är att märka, att endast järnfartyg av 40 registerton och därunder (tulltaxerubrik 1088) äro tullpliktiga. Någon bestämmelse, på grund varav tullfrihet skulle kunna medgivas, då sådant fartyg ankommer till svensk hamn eller eljest återinföres till riket efter veterligen i utlandet verkställd reparation, torde icke kunna åbe-ropas, lika litet som i fråga om automobiler, järnvägsvagnar eller annan transportmateriel vid återinförsel efter reparation i utlandet. En fullt

<sup>1</sup> Här utelämnat.

effektiv kontroll däröver, att utomlands reparerade tullpliktiga fartyg ävensom järnvägsvagnar och automobiler bleve vid återinförsel till riket vederbörligen tullbeskattade jämlikt § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen, torde emellertid icke kunna genomföras utan stora olägenheter för trafiken, särskilt för järnvägs- och automobiltrafiken.

Ehuru sålunda den av bolaget förebragta motiveringen för åvägabringande av lättnader i förevarande avseende i vissa delar icke kunnat biträdas av ämbetsverken, hava emellertid ämbetsverken funnit billigheten kräva, att tullavgift icke uttages, då luftfartyg under ifrågavarande omständigheter återinföres till riket. På enahanda sätt torde emellertid återinförsel även av annan transportmateriel, som under motsvarande förhållanden reparerats i utlandet, böra vara tullfri. Jämväl med hänsyn därtill att, såsom ovan framhållits, avfattningen av § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen, jämförd med § 4 q) samma förordning, är sådan, att tvekan kan råda, huru utomlands reparerad transportmateriel bör tullbeskattas, när materielen icke utförts i avsikt att repareras utomlands, torde en ändrad lydelse av författningsrummet vara önskvärd.

Vad beträffar omfattningen av en eventuell tullfrihet i förevarande fall, är det givetvis förenat med stora svårigheter att härutinnan uppställa några bestämda regler. Det torde till en början vara uppenbart, att tullfrihet icke bör medgivas, då det utomlands utförda arbetet varit så omfattande, att det kan hänföras till ombyggnad. Att, såsom i ärendet föreslagits, stadga tullfrihet för de fall, då reparationskostnaden uppgår till högst 50 procent av materielens ursprungliga värde, torde å andra sidan icke vara lämpligt. En bestämmelse av sådan innebörd, skulle vid tillämpningen lätt kunna giva anledning till antagande, att tullfrihet alltid borde medgivas, då reparationskostnaden icke uppgått till nämnda procenttal. Tullfrihet torde emellertid icke böra ifrågakomma i andra fall, än då det utomlands utförda arbetet kan anses såsom nödvändig reparation av den skada, som uppkommit under resan. Då för medgivande av tullfrihet bevisning måste genom intyg eller annorledes förebringas i fråga om omfattningen av den skada, som föranlett reparationen, torde det, även om gränsfall kunna uppkomma, oftast kunna utan större svårigheter bedömas, huruvida reparationen varit av större omfattning än som betingats av den timade skadan.

Någon anledning till att i fråga om luftfartyg begränsa tullfriheten till sådana, som användas i reguljär trafik, kunna ämbetsverken icke finna föreligga. Tullfriheten torde i främsta rummet komma att avse kostnaden för anskaffande och insättande i materielen av erforderliga nya delar.

Beträffande slutligen frågan om, på vilket sätt förutsättningarna för tullfriheten böra styrkas, är det givetvis även i detta hänseende svårt att fastställa några regler. Ämbetsverken tillåta sig erinra därom, att i åtskilliga av de i § 4 tulltaxeförordningen upptagna fall, då tullfrihet må medgivas, det överlämnats åt vederbörande lokaltullförvaltningar att efter omständigheterna i varje särskilt fall pröva, huruvida förutsättningarna för tullfrihet äro för handen. I fråga om tullindring enligt § 9 mom. 1 tulltaxeförordningen har, som ovan nämnts, prövningsrätt numera tillerkänts tullförvaltningarna, dock med rätt för generaltullstyrelsen att utfärda erforderliga anvisningar eller kontrollföreskrifter. Vid sådant förhållande synes det ämbetsverken, att prövningen av frågan om tullfrihet i nu ifrågavarande fall jämväl skulle kunna anförtros åt tullförvaltningarna med rätt för generaltullstyrelsen att utfärda erforderliga kon-

trollföreskrifter. Därest, särskilt i början, innan närmare erfarenhet vunnits, tullförvaltningarna i tveksamma fall skulle kräva säkerhet för den tull, som belöper å reparationskostnaden eller någon del därav, och hänvisa vederbörande att hos generaltullstyrelsen göra framställning om tullfrihet, torde detta icke förorsaka flygtrafiken någon större olägenhet.

På grund av vad sålunda anförts hava ämbetsverken ansett bestämmelser i angivna hänseenden böra såsom ett nytt moment införas i § 9 tulltaxeförordningen. Då detta moment synes lämpligast böra placeras närmast efter moment 1, torde det böra erhålla beteckningen 2 och det nuvarande moment 2 i sammanhang därmed i stället förses med beteckningen 3.»

Vad ämbetsverken sålunda föreslagit innebär ett bifall till bolagets framställning om tullfrihet vid återinförsel av luftfartyg, som efter avfärd från Sverige till utrikes ort lidit skada och för dennas avhjälpande måst å sådan ort undergå reparation, allenast med den begränsning att återinförseln skall hava ägt rum inom ett år från utförseln. Till ämbetsverkens uppfattning, att i dylikt fall tullfrihet bör äga rum, ger jag min anslutning. Likaledes delar jag ämbetsverkens åsikt, att denna tullfrihet icke bör begränsas till luftfartyg utan gälla även annan transportmateriel som under motsvarande förhållanden reparerats i utlandet.

*Departements-  
chefen.*

I fråga om ändringens genomförande har jag ansett lämpligast att, för undvikande av ett nytt moment i § 9 tulltaxeförordningen samt för genomförande av visst förtydligande i de nuvarande bestämmelserna om tulllindring vid återinförsel av transportmateriel efter reparation utomlands, intaga de avsedda nya bestämmelserna i mom. 1 av sagda paragraf.

Till stöd för sin framställning om införande av tullfrihet för flygmaskinsmotorer, avsedda för inmontering i här i landet tillverkade flygplan, har aktiebolaget Flygindustri anført, att genom den höga tullbelastningen utvecklingsmöjligheterna för den svenska flygindustrien vore högst väsentligt kringskurna och att det måste anses uteslutet att denna industri skulle kunna växa sig stark och konkurrenskraftig med mindre än att tullfri införsel medgäves åtminstone under en viss övergångsperiod eller så länge användbara flygmotorer ej framställdes i landet.

*Ifrågasatt  
tullfrihet för  
flygmaskins-  
motorer.*

Sveriges maskinindustrieförening har avstyrkt bolagets framställning i förevarande del under hänvisning till att tullfrihet kunde alldeles omöjliggöra tillkomsten av en flygmotortillverkning inom landet samt till den stora vikten av att en dylik inhemsk industri komme till stånd.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen hava anslutit sig till de av maskinindustrieföreningen anförda synpunkterna och därtill anført, att tillkomsten av en inhemsk industri av här ifrågavarande slag oundgängligen förutsatte åtminstone det stöd som nu fastställd tullsats för motorer erbjuder. Härjämte hava ämbetsverken betonat, att de största svårigheter skulle komma att föreligga till förhindrande av att ett eventuellt medgivande av tullfrihet för speciellt flygmotorer komme att missbrukas.

Efter uttalande, att den svenska flygmaskinsindustrien åtminstone tills-

vidare syntes vara hänvisad till att i huvudsaklig del söka avsättning för sina tillverkningar utom landet, hava ämbetsverken framhållit, att syftet med den föreliggande framställningen i väsentlig mån kunde vinnas genom en viss utsträckt tillämpning av tullrestitutionsförfarandet enligt § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen. I detta avseende hava ämbetsverken anfört följande:

»Därest utländska tullpliktiga materialier insätts i luftfartyg, som i övrigt tillverkas i Sverige, kan rätt till tullrestitution vid utförelse av det färdiga luftfartyget medgivas av Kungl. Maj:t med stöd av § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen. Dylig förmån har jämväl beviljats bolaget genom Kungl. Maj:ts resolution den 11 december 1925, varav avskrift här biläggas.<sup>1</sup>

Beträffande utländska materialier, som här i riket insätts i utländska luftfartyg, har, såsom ovan nämnts, bolaget förmenat, att någon tullavgift icke skulle ifrågakomma. Enligt gällande bestämmelser synes en sådan tullfrihet emellertid icke kunna medgivas. På grund av bestämmelsen i § 4 r) tulltaxeförordningen må visserligen tullfrihet under viss tid åtnjutas för transportmateriel, som inkommer för tillfälligt bruk inom landet. Enligt brev till generaltullstyrelsen den 3 mars 1916 — omförmålt i ett generaltullstyrelsens cirkulär den 12 april 1916, varav exemplar här biläggas<sup>1</sup> — har vidare Kungl. Maj:t förklarat, att från utrikes ort kommande reservdelar till sådana utländska i vagnsamtrafik gående järnvägsvagnar, vilka enligt gällande samtrafiksöverenskommelser skola repareras i Sverige, må jämlikt § 4 mom. r) tulltaxeförordningen tullfritt disponeras, därest dessa reservdelar av vederbörande järnvägsförvaltning hos tullförvaltningen angivas vara införda i syfte att användas vid reparation av dylika vagnar. Något motsvarande medgivande beträffande reservdelar eller andra delar till luftfartyg har emellertid icke lämnats.

Har utländskt luftfartyg införts till riket för reparation eller komplettering, kan vidare jämlikt § 8 mom. 1 a) tullfrihet under viss tid medgivas för själva luftfartyget. Redan av författningsrummets ordalydelse framgår emellertid, att tullfrihet icke kan med stöd av detsamma medgivas för från utlandet införda delar, som insätts i luftfartyg och tillsammans med detta återutföras ur riket. Det har ifrågasatts, huruvida rätt till tullrestitution jämlikt § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen skulle kunna medgivas i förevarande fall. Då emellertid insättande av nya delar i ett utländskt luftfartyg näppeligen kan hänföras till sådan verksamhet ('framställning av exportvara'), som avses i sagda författningsrum, lär med författningsrummets nuvarande avfattning tullrestitutionsrätt icke kunna medgivas.

Enligt ämbetsverkens åsikt synes det emellertid önskvärt, att en sådan möjlighet att erhålla tullfrihet eller tullrestitution för från utlandet importerade delar, vilka här i riket insätts i utländska luftfartyg och där efter med dessa utföras, bliver beredd. En ytterligare anledning att här upptaga denna fråga hava ämbetsverken funnit i den omständigheten, att i två särskilda, av Kungl. Maj:t till generaltullstyrelsen för utlåtande remitterade ansökningar framställning gjorts i sådant syfte.

Dessa två ansökningar, den ena av Nordiska flygrederiet, remitterad den 11 juni 1925, och den andra av aktiebolaget Aerotransport, remitterad den 16 oktober 1925, jämte vederbörande tullmyndigheters över desamma avgivna yttranden, bifogas här i avskrift.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Här utelämnad.

I den förstnämnda ansökningen har anhållits om rätt att för reservmotorer och andra reservdelar till flygbåtar m. m. komma i åtnjutande av tullfrihet i samma utsträckning, som beviljas för fartyg i sjötrafik. I den sistnämnda ansökningen har — förutom liknande framställning om tillägg till § 9 tulltaxeförordningen, som blivit gjord av aktiebolaget Flygindustri och redan här ovan omhandlats — gjorts hemställan, att bestämmelser angående tullfrihet för motorer och andra reservdelar för reparation av utländska luftfartyg måtte utfärdas efter enahanda grunder som bestämmelserna i Kungl. Maj:ts i ovannämnda cirkulär den 12 april 1916 omförmälda brev rörande reservdelar för reparation av utländska järnvägsagnar.

För beredande av den nu ifrågavarande förmänen av tullfrihet för sådana reservdelar eller annan materiel, som införas för reparation av luftfartyg, inkomna för tillfälligt bruk inom landet, stå olika möjligheter till buds. I sådant avseende kan till en början ifrågasättas, att § 8 mom. 1 tulltaxeförordningen ändras, så att tullfrihet under viss kortare tid kan medgivas även för utländska varor, som skola användas för reparation eller komplettering av flygmaskiner. Medgivande av tullfri disposition enligt nyssnämnda författningsrum ankommer emellertid på vederbörande tullförvaltnings prövning och kan för närvarande icke ifrågakomma i andra fall, än då den införda varans identitet kan genom besiktning vid utförseln utrönas. För t. ex. motorer skulle sålunda tullfri disposition kunna medgivas men däremot icke för t. ex. plåt, som användes vid tillverkning av flygmaskinsvingar; ej heller skulle tullgottgörelse kunna lämnas för uppkommen viktförlust vid materialets bearbetning.

Vidare skulle det kunna ifrågasättas, att tullrestitution medgives under enahanda villkor, som i § 12 mom. 1 tulltaxeförordningen stadgas i fråga om tullrestitution för materialier och förnödenheter, som användas till reparation av utländska fartyg. I sådant fall skulle tullrestitution kunna medgivas jämväl för vid reparation av flygmaskiner använda materialier, vilka vid reparationen blivit så förändrade, att vid utförseln icke kan av tullmyndigheten utrönas, att de ingå i flygmaskinen, samt gottgörelse för viktförlust kunna utgå.

Mot en utsträckning av § 8 mom. 1 eller § 12 mom. 1 tulltaxeförordningen, på sätt ovan omförmälts, kan emellertid den invändningen framställas, att frågan om tullfrihetsförmån i sådant fall kommer att avgöras ur rent tulladministrativa synpunkter. Därest tullfri disposition skulle kunna medgivas för varor, som införas för reparation eller komplettering av andra föremål, kommer vidare gränsen mellan tillämplighetsomradena för § 8 mom. 1 och § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen, vilken gräns såsom här nedan framhålles även för närvarande icke är fullt klar, att bliva än mera svävande.

Även i fråga om de tullförmåner, som böra medgivas här i landet bedriven reparationsverksamhet, torde emellertid hänsyn böra tagas till nationalekonomiska synpunkter. Om sålunda vid reparation eller komplettering av utländska varor i avsevärd omfattning måste användas andra utländska varor, torde det, liksom i fråga om annan inom landet bedriven förädling av utländska varor, böra vid fråga om medgivande av tullfrihet beaktas, huruvida varor av samma slag som de vid reparationen använda varorna äro föremål för en mera betydande inhemsk tillverkning, vilken tillverkning genom tullfrihetens medgivande skulle förlora sitt tullskydd. Ehuru flertalet av de delar, som användas vid sammansättning av flyg-

maskiner, icke för närvarande tillverkas inom landet, anse dock ämbetsverken, att frågor om tullförmåner för ifrågavarande reparationsverksamhet åtminstone tills vidare böra avgöras i den ordning, som är stadgad i § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen, varvid hithörande frågor kunna erhålla utredning både ur tulladministrativa och nationalekonomiska synpunkter.

Även ur en annan synpunkt vore ett tillägg till § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen önskvärt. Det förekommer nämligen icke sällan, att tullrestitutionsförmån jämlikt § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen ifrågasättes i sådana fall, då varan i väsentliga delar tillverkas inom riket men någon del införes från utlandet för att ingå i varan. Då den från utlandet införda varan icke undergår någon egentlig bearbetning utan allenast fastskruvas eller på annat sätt anbringas å den inom landet tillverkade varan, kan det synas, som om någon sådan förädlingsverksamhet, som torde åsyftas i § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen, icke förligger. Visserligen har med författningsrummets nuvarande lydelse tullrestitutionsrätt i flera sådana fall medgivits, men en viss osäkerhet i tillämpningen torde med den nuvarande avfattningen icke kunna undvikas.

På grund härav anse ämbetsverken, att sådan ändring bör vidtagas i § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen, att tullrestitutionsrätt kan medgivas för utländska varor, som införas för att användas vid reparation eller komplettering av varor, som därefter utföras ur riket, vare sig de varor, som repareras eller kompletteras, äro tillverkade inom landet eller ej. Genom en sådan författningsändring torde den inhemska flygmaskinsindustriens berättigade intressen bliva tillgodosedda, så långt det är förenligt med gällande bestämmelser om tullbeskattning av färdiga flygmaskiner.

Beträffande tillämpningen i fråga om utländskt, i Sverige reparerat luftfartyg av § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen efter en dylik ändring torde här böra erinras, att, därest vid utförelse av sådant luftfartyg beviljats restitution av tull för vid reparationen använda utländska delar, samma luftfartyg vid återkomst till Sverige, i sådan trafik, som avses i § 4 r) tulltaxeförordningen, jämlikt sistnämnda författningsrum må tullfritt disponeras utan skyldighet för vederbörande att göra sådan återbetalning av restituerat tullbelopp, som eljest påbjudes i § 4 q) tulltaxeförordningen.»

*Departements-  
chefen.*

Att nu införa fullständig tullfrihet för flygmotorer finner icke heller jag tillrådligt. Där sådana motorer komma till användning vid tillverkning av flygplan för export, kan, såsom ämbetsverken framhållit, redan nu tullen eftergivnas genom restitutionsförfarande enligt § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen. Med det förslag till ändring av nämnda författningsrum som ämbetsverken framlagt skulle möjlighet till tullfrihet beredas även för det fall, att utländska motorer användas till reparation eller komplettering av flygplan avsedda att ur riket utföras. Härigenom erhåller den inhemska flygindustrien lättnad i tullavseende så långt detta utan åsidosättande av andra berättigade intressen skäligen låter sig göra. Givetvis bör, på sätt ämbetsverken föreslagit, motsvarande lättnad gälla även vid reparation och komplettering av andra varor än flygplan.

Mot ämbetsverkens förslag till ändrad lydelse av § 13 mom. 5 tulltaxeförordningen har jag intet att erinra. I samband med denna ändring bör, såsom ämbetsverken ock anfört, en mindre formell jämkning äga rum i § 13 mom. 7 andra stycket samma förordning.



Beträffande bolagets hemställan om tullnedsättning för med viss ytbetäckning försedd s. k. duraluminium hava kommerskollegium och generaltullstyrelsen anfört följande:

Tullnedsättning för med viss ytbetäckning försedd s. k. duraluminium.

»De materialier, bolaget använder för sin fabrikation, utgöres av duraluminium, dels i form av plåt, stänger eller rör, dels i vissa fall såsom färdigarbetade delar till luftfartyg. Enligt bestämmelsen i rubrik 953 av gällande tulltaxa skola aluminium och arbeten därav tullbehandlas såsom koppar och motsvarande arbeten därav. I fråga om plåt, stänger och rör av koppar innehåller tulltaxan (rubrik 898/903 samt 906/907) ingen tydlig bestämmelse, huruvida en fernissning eller annan ytbetäckning å varan bör göra densamma hänförlig till rubrik med högre tullsats än den eljest utgående. Såsom rubrikerna äro formulerade har emellertid tullbehandlingspraxis i regel gått i sådan riktning. Visserligen anföres i rubrik 900 fernissning icke bland exemplen på sådan bearbetning, som skall föranleda tillämpning av den vid denna rubrik stadgade högre tullsats, men då beträffande motsvarande artiklar av järn (i överrubriken till nr 738 och följande) målade, fernissade eller lackerade plåtar likställts med polerade och — med undantag för de tunnaste dimensionerna, som ej tillverkas här i landet — belagts med högre tullsatser, har beträffande plåt av koppar av minst 0.2 mm. tjocklek en ytbetäckning ansetts böra föranleda, att plåten betraktas såsom bearbetad och sålunda hänföres till rubrik 900. Av samma skäl hava fernissade rör hänförts till rubrik 907. Beträffande stänger finnes intet prejudikat, som belyser den i här berörda avseende tillämpade praxis. I fråga om andra arbeten av koppar är fullt tydligt i rubrik 930 angivet, att hit skola hänföras fernissade, lackerade eller eljest med annan, ej särskilt nämnd ytbetäckning än förtenning försedda arbeten, icke hänförliga till nästföregående rubrik.

Beträffande de av bolaget införda fabrikaten, vilka för närvarande icke tillverkas här i landet, utgör ytbetäckningen en synnerligen enkel bearbetningsprocedur, som icke lärer kunna anses i och för sig motivera nu utgående förhöjning av den eljest stadgade tullen. Såsom framgår av närslutna yttrande från Sveriges maskinindustriförening, har denna sammanlutning ej heller haft något att erinra mot att förhöjningen bortfölla. För undvikande av att ett medgivande i angiven riktning finge en allt för vidsträckt omfattning och till förekommande av sådan osäkerhet vid tullbehandlingen, som vissa tullförvaltningar ansett sig hava anledning befara, torde detsamma lämpligen böra inskränkas till arbeten, ej särskilt nämnda, av aluminium och fogas såsom en anmärkning till rubrik 953, varigenom bolagets intressen synas bliva fullt tillgodosedda.»

I likhet med ämbetsverken anser jag den enkla ytbetäckning varom här är fråga icke kunna motivera en höjning av den eljest utgående tullen för arbeten av aluminium. Jag finner mig därför böra tillstyrka ämbetsverkens förslag i förevarande avseende.

Departementschefen.

Beträffande underreden till flygplan och med gummiringar försedda hjul till flygmaskiner har aktiebolaget Flygindustri anfört, att den nuvarande tullen, som motsvarade 15 procent av värdet, på grund av materialiernas höga pris bleve oskäligt stor i förhållande till vikten. Bolaget har före-

Tullbehandling av underreden till flygplan m. m.

slagit, att ifrågavarande artiklar skulle tullbehandlas efter sin beskaffenhet, varigenom tullen skulle komma att utgå efter vikt.

Beträffande bolagets framställning i denna del hava kommerskollegium och generaltullstyrelsen anfört följande:

»Underreden samt med gummiringar försedda hjul till flygmaskiner äro för närvarande hänförliga till rubrik 1098 med 15 procent värdetull. Häruti föreslås nu den förändring, att dessa föremål i stället skola tullbehandlas 'efter sin beskaffenhet', vilket innebär, att värdetullen skulle komma att utbytas mot viktull, vilken, då huvudbeständsdelen enligt uppgift utgöres av duraluminium utan annan ytbetäckning än eventuellt oxidations-skydd, skulle komma att uppgå till 50 öre per kilogram enligt rubrik 953/931. De farhågor, som tullbehandlingsinspektionen i Göteborg hyser för att efter den ifrågasatta ändringen svårigheter skulle uppstå vid tullbehandlingen av hjul till flygmaskiner, synas bero på den missuppfattningen, att hjulens olika beständsdelar enligt förslaget skulle tullbehandlas särskilt för sig, vilket uppenbarligen icke varit avsett. Då eljest ingen erinran framkommit mot denna del av förslaget vare sig i tulltekniskt avseende eller från industriens sida, anse ämbetsverken sig böra tillstyrka detsamma.»

Departements-  
chefen.

Mot vad ämbetsverken sålunda föreslagit har jag i sak intet att erinra. Ändringen har tänkts genomförd på sådant sätt, att efter rubriken 1098 skulle införas en ny rubrik med beteckningen 1098  $\frac{1}{2}$  för underreden till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon, varefter nuvarande rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  skulle få beteckningen 1098  $\frac{1}{3}$ . Lämpligare synes emellertid vara, att ändringen genomföres utan införande av någon ny tulltaxerubrik, vilket kan ske genom en jämkning i rubriken 1098 samt anslutande därtill av en anmärkning av innehåll, att underreden och med gummiringar försedda hjul varom här är fråga tullbehandlas efter sin beskaffenhet.

Departements-  
chefens  
hemställan.

Under återopande av vad jag beträffande de särskilda här omförmälda spörsmålen anfört får jag nu hemställa, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen besluta

att § 9 mom. 1 samt § 13 mom. 5 och 7 i förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor skola från och med den 1 juli 1926 hava följande ändrade lydelse:

»§ 9.

1. För varor, som utföras för att i utlandet undergå reparation eller någon bearbetning, vilken icke väsentligen förändrar deras karaktär, liksom ock för inom landet tillverkad eller här förut införtullad transportmateriel, som i trafik avgått till utlandet och där reparerats, må återinförsel inom högst ett år efter utförseln eller avgången medgivas mot tullavgift, motsvarande 15 procent av det belopp, vartill reparations- eller bearbetningskostnaden uppgått.

Varder vara i följd av bearbetning hänförlig till tulltaxerubrik med högre tullsats än den förut tillämpliga, skall i stället belöpande skillnads-

tull erläggas. Har reparation av transportmateriel nödvändiggjorts av skada, som åkommit efter avgången till utlandet, må vid återinförseln tullavgift ej beräknas för sådan reparation.

Medgivande, som i detta moment sägs, och bestämmande av därvid erorderliga kontrollföreskrifter ankommer på tullförvaltningen i den ort, över vilken återinförseln sker eller är avsedd att äga rum; dock att tullförvaltningen därvid har att iakttaga de allmänna anvisningar, som av generaltullstyrelsen i ämnet utfärdas.

### § 13.

5. At näringsidkare, som vill införa utländsk tullpliktig vara för att, med eller utan tillsats av inhemskt eller icke tullpliktigt utländskt råämne, använda densamma till framställning av exportvara eller till reparation eller komplettering av vara, avsedd att ur riket utföras, må, för särskilt fall eller för viss tid, kunna medgivas rätt att vid utförsel av sålunda framställd eller reparerad eller kompletterad vara eller vid dess uppläggning å restitutionssupplag, varom i mom. 7 stadgas, återbekomma erlagd tullavgift för den utländska tullpliktiga vara, som använts till exportvarans framställning, reparation eller komplettering, eller, ifall tullavgiften, efter vad nedan sägs, ännu icke erlagts, njuta befrielse från dess gäldande; kunnande härvid jämväl tagas hänsyn till råämneshörlust, som finnes oundviklig vid exportvarans framställning. Rätt till tullrestitution enligt detta moment må endast lämnas åt näringsidkare, som är känd såsom redbar och i övrigt prövas lämplig.

Sådant medgivande, vilket kan lämnas även för exportvara, som i mom. 1 sägs, i händelse den därstädes bestämda restitution anses icke bereda nöjaktig gottgörelse för den erlagda tullavgiften, ankommer på prövning av Konungen, som jämväl bestämmer de närmare villkoren för rättighetens tillgodonjutande; skolande emellertid denna anses förfallen med avseende å utländsk vara, som ingår i exportvara, vilken icke inom två år efter den utländska varans angivning till förtullning utförts eller intagits å restitutionssupplag.

Önskar näringsidkare — — — meddelade föreskrifter.

7. Tullrestitution eller — — — tullverket godkänts.

Vill ägare av gods, som å restitutionssupplag finnes upplagt, åter inom riket förfoga däröver, skall restitutionssbeloppet jämte därå från lyftningsdagen belöpande ränta, efter sex för hundra om året, till tullkassan återbetalas. Har tullrestitution för godset icke åtnjutits, utan i stället befrielse från tullavgift för däri ingående utländsk vara beviljats, skall denna avgift till tullkassan inbetalas jämte ränta därå, efter sex för hundra om året, från det den införda varan angivits till förtullning.

Lag samma — — — av Konungen»;

att efter rubriken 953 i den till förenämnda förordning fögode tulltaxa skall intagas en anmärkning av följande lydelse:

»Vid tullbehandlingen av arbeten av aluminium, ej särskilt nämnda, fästes ej avseende vid ytbetäckning, som endast har till uppgift att skydda varan mot oxidation»; samt

*att* tulltaxerubriken 1098 skall hava följande ändrade lydelse:

»Järnvägs- och spårvägsvagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan; ävensom karosserier till automobiler ..... 100 *kr.* 15:—.

*Anm.* Underreden till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon tullbehandlas efter sin beskaffenhet.»

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställda förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bil. litt. vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Olga Gjörloff.*