

**Nr 40.**

Ankom till riksdagens kansli den 22 april 1927 kl.  $\frac{1}{2}$  4 e. m.

*Bevillningsutskottets betänkande, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa, i vad angår delar till automobiler, ävensom i samma ämne väckta motioner, dels ock väckta motioner om höjning av tullen å automobiler.*

I en den 24 februari 1927 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 171, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

*dels* besluta, att rubrikerna 1098 och 1098  $\frac{1}{2}$  i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa skola erhålla följande ändrade lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen	Tullsats
1098	Järnvägs- och spårvägsagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; automobiler och delar därtill, ej särskilt nämnda; ävensom andra åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan	100 kr.	15—
	<i>Anm.</i> Underreden till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon tullbehandlas efter sin beskaffenhet.		
1098 $\frac{1}{2}$	För tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör med undantag av underreden och karosserier	100 kr.	12—
	<i>Anm.</i> Till denna rubrik må delar och tillbehör för tillverkning av automobiler hänföras endast efter tillstånd av Konungen, som jämväl bestämmer villkoren för tillståndets åtnjutande.		

dels ock förklara, att ändringen skall träda i kraft å dag, som Konungen bestämmer.

Till behandling i samband med nämnda proposition har utskottet upptagit samtliga övriga till utskottet hänvisade förslag till ändringar i ovannämnda del av tulltaxan. Dessa förslag hava framlagts i följande, under motions-tiden vid riksdagens början väckta motioner, nämligen:

1:o motionen nr 59 i första kammaren av herrar *Aström* och *Carl Eriksson*, i vilken hemställts,

»att riksdagen måtte besluta

dels en sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för sammansättning avsedda delar och material tillhopa blir väsentligt lägre än den medeltull å dessa delar, som för närvarande finnes,

dels eventuellt att en ny tullrubrik införes, som medgiver, att nyss nämnda delar och material införas med en *enhetlig värdetull*»;

2:o motionen nr 163 i andra kammaren av herr *Thore*, i vilken hemställts,

»att riksdagen måtte besluta, att rubriken 1098<sup>1</sup>/<sub>2</sub> i tulltaxan skall erhålla följande ändrade lydelse:

1098<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Delar och tillbehör, andra än underreden och karosserier, för tillverkning av automobiler må, på särskilt tillstånd, utlämnas mot en tull av 10 % av värdet;

eller

att, för den händelse nyssnämnda tullsänkning ej kan godkännas, en höjning av tullen, förslagsvis 20 % av värdet, å färdiga automobiler i stället skall äga rum, varigenom skillnaden mellan tullen å sammansättningsmaterialet och tullen å färdiga automobiler bliver större än vad som nu är fallet»; samt

3:o de likalydande motionerna nr 111 i första kammaren av herr *Johan Bernhard Johansson* m. fl. och nr 164 i andra kammaren av herr *Christenson* i Södertälje m. fl., i vilka hemställts, »att riksdagen måtte besluta att tullen å automobiler höjes från nuvarande 15 procent till 30 procent av värdet».

**Utskottet.** Enligt beslut av 1925 års riksdag (bevillningsutskottets betänkande nr 44, riksdagens skrivelse nr 326) hava vissa ändringar vidtagits beträffande tulltaxans bestämmelser rörande automobiler och delar därtill. Ändringarna föranleddes närmast av önskvärdheten av att inom Sverige få till stånd en industri för sammansättning av automobiler. En dylik industri ansågs nämligen skola vara till avsevärd fördel genom att dels giva sysselsättning åt svensk arbetskraft och dels bereda avsättning åt svenska råvaror och åt produkter av sådan inhemsk industri, som kunde upptaga tillverkning av olika för den ifrågavarande sammansättnings-

*Gällande bestämmelser.*

industrien behövliga delar. Därjämte åsyftade ändringarna att bereda lättnad i arbetet vid tullbehandlingen av i tulltaxan ej särskilt nämnda automobildelar, vilka dittills tullbehandlats såsom det ämne, arbetat, varav de huvudsakligen bestodo. Riksdagens beslut innefattade väsentligen, att sådana delar till automobiler, som icke funnos i tulltaxan upptagna under rubriker med skilda tullsatser, sammanfördes under en ny rubrik (1098  $\frac{1}{2}$ ) med en tullsats av 10 procent av varans värde. Tullen för färdiga automobiler (rubrik 1098) skulle liksom förut utgå med 15 procent av värdet. Enligt anställda beräkningar kom genom nämnda ändringar i tulltaxan tullen för samtliga delar till en automobil av det fabrikat, som närmast kunde tänkas bliva föremål för sammansättning här i landet, att nedgå från 21 procent till 13 procent av värdet.

För att ytterligare underlätta uppkomsten av en industri för sammansättning av automobiler hava enligt beslut av 1926 års riksdag (skrivelse nr 80) sådana ändringar i förordningen den 13 december 1912 (nr 355) angående tullrestitution i vissa fall vid återutförelse av utländsk vara vidtagits, att däri avsedd s. k. handelsrestitution numera kan få åtnjutas även för varor, underkastade värdetull.

Vid 1926 års riksdag väcktes förslag om ändring av tullen å delar till automobiler. I en då inom andra kammaren väckt motion, nr 264, hemställdes nämligen, att riksdagen måtte besluta dels sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade för automobiler erforderliga delar tillhopa bleve väsentligt lägre än tullen å färdiga automobiler i den proportion, som man funne skälig, dels sådana ändringar i tulltaxeförordningen och eventuellt andra förordningar, som kunde vara behövliga för att bereda möjlighet även i vårt land för sammansättningsverkstäder för automobiler. Såsom skäl för frågans återupptagande anförde motionären, att den ändring i tulltaxan, som skedde i enlighet med 1925 års riksdags beslut, icke visat sig tillräcklig för möjliggörande av dylik sammansättningsfabrikation inom landet.

1926 års  
riksdag.

I anledning av denna motion gjorde bevillningsutskottet i avgivet betänkande (nr 40) följande uttalanden:

»Huruvida och i vad mån den omständigheten, att någon industri för sammansättning av automobiler icke kommit till stånd, beror på, att den år 1925 vidtagna nedsättningen av tullen för vissa automobildelar varit otillräcklig, undandraget sig utskottets bedömande. Emellertid har bevillningsutskottet mottagit upplysningar, som synas innefatta goda skäl för antagandet, att sådana automobildelar, i tulltaxan ej särskilt nämnda, som äro avsedda att användas i sammansättningsindustri, kunna utan större svårighet i tullbehandlingshänseende skiljas från automobildelar, som skola försäljas såsom reservdelar. Är detta antagande riktigt, skulle en tullnedsättning i nu ifrågavarande syfte kunna begränsas till sådana ej särskilt nämnda automobildelar, som importeras för sammansättningsindustriens behov. Därmed skulle flera av de betänkligheter, som — — — avhöllo 1925 års be-

villningsutskott från att förorda en längre gående tullsänkning, bortfalla. Sålunda torde effektiviteten av tullen för färdiga automobiler icke behöva äventyras, varjämte svårigheten att genomföra nedsättningen med bibehållande av de nuvarande tullsatserna för i taxan särskilt nämnda delar torde i väsentlig mån förminska.

Vid nu angivna förhållanden har utskottet ansett sig böra föreslå riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t göra framställning om ny utredning i ämnet. Utredningen bör, enligt vad ovan sagts, i främsta rummet avse frågan, huruvida en tillfredsställande lösning kan vinnas genom införande av olika tullsatser för ej särskilt nämnda automobildelar, allteftersom de äro avsedda att användas i sammansättningsindustrien eller att säljas såsom reservdelar. I detta sammanhang vill utskottet påpeka, hurusom en dylik tullteknisk gränsdragning även skulle kunna så utnyttjas, att en ytterligare tullsänkning beträffande automobildelar för sammansättningsindustriens behov motvägdes genom att tullen för automobildelar, i den mån de komme i marknaden såsom reservdelar, något höjdes. Sistberörda möjlighet har utskottet endast velat antyda, utan att i någon mån hava intagit ståndpunkt i frågan.»

Utskottet erinrade vidare bland annat därom, att Kungl. Maj:t uppdragit åt kommerskollegium och generaltullstyrelsen att verkställa utredning i fråga om, bland annat, huruvida tullnedsättning skulle kunna beredas vara, som förädlades inom frihamn, en utredning, som kunde leda till sådana resultat, genom vilka vissa förutsättningar kunde uppstå för en industri för sammansättning av automobiler inom frihamn.

I enlighet med utskottets hemställan och under åberopande av berörda, av riksdagen godkända betänkande anhöll riksdagen (skrivelse den 4 maj 1926, nr 198) att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande de ändringar i tulltaxan, som kunde finnas vara ägnade att befrämja uppkomsten inom landet av en industri för sammansättning av automobiler, samt för 1927 års riksdag framlägga det förslag, som kunde av utredningen framgå.

*Propositionen.*

Sedan kommerskollegium och generaltullstyrelsen verkställt den av 1926 års riksdag begärda utredningen, har Kungl. Maj:t i förevarande proposition för riksdagen framlagt ovan återgivna förslag, vilket innebär i huvudsak följande, nämligen:

*att* den nuvarande tullsatsen — 15 procent av värdet — å automobiler samt underreden och karosserier därtill (rubrik 1098) skall bibehållas oförändrad,

*att* tullsatsen å sådana för automobiler avsedda reservdelar, som icke äro upptagna under särskilda rubriker i tulltaxan, skall genom reservdelarnas överflyttande från rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  till rubriken 1098 höjas från 10 till 15 procent av värdet,

*att* för tillverkning av automobiler avsedda delar — av vilka nu motorer, axlar, fjädrar, gummiringar, kullager, bultar och skruvar m. fl. äro särskilt nämnda under vissa rubriker i tulltaxan, medan andra åter äro hänförliga till rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  med 10 procent värdetull — skola

genom ändring av sistnämnda rubrik åsättas en enhetlig tull av 12 procent av värdet,

*att* under sistnämnda tullsats skola ingå även för tillverkning av automobiler erforderliga tillbehör, vilka nu allt efter beskaffenheten hänföras till olika rubriker i tulltaxan, samt

*att* tillämpningen av ovan angivna enhetliga tullsats å alla för tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör skall enligt en till rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  fogad anmärkning bliva beroende på tillstånd av Konungen, som jämväl skall hava att bestämma villkor för tillståndets åtnjutande.

Efter att hava redogjort för den i ärendet verkställda utredningen har föredragande departementschefen på följande sätt sammanfattat och angivit sin ställning till resultatet av densamma:

Föredragande  
departements-  
chefen.

»Den utredning, för vilken i det föregående redogörelse lämnats, har i enlighet med 1926 års riksdags hemställan gått ut på att fastställa, vilka ändringar i gällande tulltaxa kunna finnas vara ägnade att befrämja uppkomsten inom landet av en industri för sammansättning av automobiler. Enligt vad av utredningen framgår, kan nämnda syfte — förutom genom tullsänkning, såsom riksdagen närmast synes hava tänkt sig — väsentligen befordras genom åtgärder i ändamål att ernå största möjliga förenkling och likformighet beträffande tullbehandlingen av olika slags för en hopsättningsindustri avsedda automobildelar, varigenom ett alltför tidsödande tullbehandlingsförfarande vid såväl importen som ock exportkontrollen i och för tullrestitution skulle undgås.

På sätt kommerskollegium och generaltullstyrelsen framhållit, skulle, att döma av uttalanden från intressenter i en tillämnad sammansättningsindustri, åtgärder av sistnämnda slag vara ägnade att avsevärt verka i den åsyftade riktningen. Även efter den av 1925 års riksdag beslutade ändringen av tulltaxan, varigenom en enhetlig tullsats infördes för i taxan ej särskilt nämnda automobildelar, kvarstår alltjämt den förut rådande olikheten i tullsats för de i taxan särskilt nämnda delarna, såsom skruvar, bultar, axlar, kugghjul, fjädrar, kullager o. s. v., vilka sålunda måste uppsorteras och specificeras å tullbehandlingsattesten; och på grund härav skulle, såsom ämbetsverken erinrat, tullbehandlingen av samtliga i en automobil ingående delar också enligt gällande bestämmelser komma att beröra icke mindre än ett femtiotal tulltaxerubriker. Att den därav föranledda tidskrävande tullbehandlingsproceduren måste för en sammansättningsindustri vara ytterst oläglig ligger utan vidare i öppen dag. Då nämnda förhållande dessutom är ägnat medföra icke obetydliga kostnader för statsverket, särskilt i händelse av en mera omfattande import av automobildelar, har det synts mig böra tagas under övertvägande, huruvida icke större enhetlighet beträffande tullsatserna skulle kunna åvägabringas till förmån för sammansättningsindustrien.

Såsom kommerskollegium och generaltullstyrelsen framhållit, skulle detta

Departements-  
chefen.  
(Forts.)

syfte lämpligen kunna vinnas genom att inordna de i sammansättningsindustrien använda automobildelarna — såväl de i tulltaxan särskilt nämnda som de ej särskilt nämnda — under en och samma rubrik. Hinder för ett generellt genomförande av en sådan princip för tullbehandlingen av automobildelar synes visserligen föreligga i det förhållandet, att åtskilliga i automobiler ingående delar äro lika användbara för andra ändamål och sålunda icke kunna utan vidare identifieras såsom automobildelar. Detta gäller närmast importerade reservdelar till automobiler. Ämbetsverken hava emellertid med exempel från Danmark, där sammansättningsindustri redan bedrives, påvisat, att importen och den vidare behandlingen av automobildelar, som äro avsedda för sammansättning, kunna organiseras under sådana former, att förväxling av dessa delar med enahanda artiklar för andra ändamål, särskilt reservdelar till automobiler, icke behöver uppstå, och att i dylikt hänseende en ur statsverkets synpunkt betryggande kontroll kan anordnas. Under dessa omständigheter har jag ansett betänklighet ej möta att biträda ämbetsverkens förslag om införande av en enhetlig tullsats för alla för automobiltillverkning avsedda delar, dock med undantag för underrederna och karosserier. Ett hopfogande av sistnämnda delar med varandra kan icke betecknas såsom automobiltillverkning, och ett medgivande av lägre tull för dem skulle i hög grad äventyra effektiviteten av tullen å färdiga automobiler. För undvikande av tulltekniska svårigheter torde vidare i enlighet med ämbetsverkens förslag för sammansättningsindustrien avsedda elektriska utrustningsartiklar och andra färdiga tillbehör till automobiler böra likställas med delar därtill, varemot med automobildelar icke böra likställas läder, vävnader, stoppningsmateriel och dylika icke färdigarbetade artiklar.

En oeftergivlig förutsättning för de lättnader, som jag sålunda ifrågasätter, bör enligt min mening vara, att dessa lättnader ej endast tillgodokomma sådan sammansättningsindustri, som i första rummet är inriktad på sammansättning av importerade bildelar, utan även i lika grad kunna utnyttjas av en företrädesvis på inhemskt material baserad automobilindustri, i den mån denna i sin fabrikation begagnar sig av utifrån införda sammansättningsdelar. Bestämmelserna i ämnet böra avfattas från denna utgångspunkt.

Den särskilda behandling i tullhänseende, som sålunda skulle tillkomma för automobilsammansättning avsedda delar och tillbehör, kan givetvis — bland annat med hänsyn till de kontrollanordningar, som bliva nödvändiga — icke komma varje importör till godo, utan bör, på sätt ämbetsverken påpekat, göras beroende av särskilt tillstånd. Dylikt tillstånd, vars beviljande bör ankomma på Kungl. Maj:t, synes kunna lämnas antingen för visst antal år framåt eller tills vidare, intill dess omständigheterna göra ett upphörande av tillståndet påkallat. I sistnämnda fall lär, där indragningen av för månen icke har sin grund i något obehörigt förhållande från importörens sida, tillståndshavaren böra kunna påräkna skälig uppsägningstid. För

tillståndets tillgodonjutande böra särskilda villkor kunna uppställas. Framför allt är nödvändigt att meddela sådana föreskrifter, som ur kontrollsynpunkt kunna finnas erforderliga.

Departements-  
chefen.  
(Forts.)

När det härefter gäller att bestämma tullsatsen för den rubrik i tulltaxan, under vilken sammansättningsdelarna skola inordnas, samt tullsatsens förhållande till tullen å färdiga automobiler, måste — vid sidan av önskvärdheten att befordra tillkomsten av industri här i landet för sammansättning av hittills i stor omfattning importerade utländska bilfabrikat — jämväl beaktas en del andra, ofta i viss mån mot varandra stridande intressen, nämligen å ena sidan vissa svenska industriintressen, närmast representerade av den inhemska fabrikationen av färdiga bilar samt den inhemska tillverkningen av gummiringar ävensom andra automobildelar och material till sådana, och å andra sidan de svenska biltrafikanternas befogade krav, att priset å motorfordon hålles på en rimlig nivå.

Genom 1925 års riksdags beslut minskades tullen för automobildelar, ej särskilt nämnda, till 10 procent av varans värde. Då 1926 års riksdag begärde förnyad utredning i ämnet, synes riksdagen i första hand hava åsyftat en ytterligare sänkning av tullen å sådana delar, medan de nuvarande tullsatserna för i taxan särskilt nämnda delar förutsattes skola bibehållas oförändrade. Om nu, i enlighet med vad jag förordat, enhetlighet i tullsats genomföres för särskilt nämnda och ej särskilt nämnda sammansättningsdelar, torde det i riksdagens skrivelse uttalade syftemålet böra vinnas på sådant sätt, att den nya enhetliga tullsatsen sättes något lägre än som svarar mot den tull, som för närvarande genomsnittligt utgår för automobildelar av berörda båda kategorier.

I sådant avseende må erinras, att tullen för samtliga delar till en automobil av det slag, som i främsta rummet torde ifrågakomma till sammansättning här i landet, ansetts kunna efter den av 1925 års riksdag företagna tulltaxeändringen uppskattas till ett belopp, motsvarande omkring 13 procent av värdet. Med utgångspunkt härifrån hava kommerskollegium och generaltullstyrelsen föreslagit, att den enhetliga tullsatsen å automobildelar, som importeras för sammansättning, fastställes till 12 eller 10 procent av värdet, varvid ämbetsverken, som funnit olämpligt att införa en ny, i tulltaxan eljest ej förekommande procentsats för värdetull, i valet mellan dessa båda procenttal stannat för det senare. Mot den mening, ämbetsverken sålunda uttalat, har jag ej annan erinran att göra än att den omständigheten, att en tullsats av 12 procent å värdet skulle innebära en avvikelse från de i tulltaxan i allmänhet förekommande procenttullsatserna, icke synes mig kunna tillmätas avgörande betydelse. Jag har fördenskull ansett mig oförhindrad att i förevarande fall tillstyrka en värde-tull av 12 procent.

Denna ståndpunkt, som alltså, för så vitt angår ej särskilt nämnda delar, innebär en höjning av tullen från 10 procent till 12 procent, har jag funnit så mycket rimligare, som sammansättningsindustrien likväl får till-

Departements-  
chefen.  
(Forts.)

godoräkna sig en betydande tullsänkning i förhållande till den före 1925 års riksdagsbeslut gällande tullen — genomsnittligt 26 procent av värdet — å sådana delar. Genom att bestämma tullen till 12 procent i stället för att låta den kvarstå vid nuvarande 10 procent beredes också i någon mån större möjlighet för den svenska tillverkningen av vissa delar till automobiler att konkurrera med utländska tillverkare och vinna avsättning till sammansättningsindustrien.

Den år 1925 föreslagna tullnedsättningen för i tulltaxan ej särskilt nämnda automobildelar hade till huvudsakligt syfte att nedbringa tullen för den materiel, som skulle användas för sammansättning av automobiler. Någon åtskillnad gjordes emellertid därvid ej mellan sammansättningsdelar och reservdelar, utan kommo också dessa senare i åtnjutande av tullreduktionen. Beträffande detta spörsmål har 1926 års riksdag — dock utan att taga ståndpunkt till frågan — påpekat, att en gränsdragning beträffande ej särskilt nämnda automobildelar, allt eftersom de äro avsedda att användas i sammansättningsindustrien eller säljas såsom reservdelar, skulle kunna så utnyttjas, att en ytterligare tullsänkning i fråga om automobildelar för sammansättningsindustriens behov motvägdes genom att tullen för automobildelar, i den mån de komme i marknaden såsom reservdelar, något höjdes. Kommerskollegium och generaltullstyrelsen hava ock såsom sin mening uttalat, att särskild anledning icke syntes föreligga att bibehålla den lägre tullen för sådana ej särskilt nämnda automobildelar, som tillhöra den sistnämnda kategorien. Då jag delar denna mening, får jag förorda, att automobildelar, ej särskilt nämnda, som införas för annat än sammansättningsändamål, beläggas med samma tull som färdiga bilar, d. v. s. med en värdetull av 15 procent av värdet.

Den av mig i det föregående förordade förhöjningen från 10 procent till 15 procent i tullsatsen för i tulltaxan ej särskilt nämnda delar till automobiler, i den mån de icke användas för sammansättningsindustri, torde böra medföra, att till nuvarande tulltaxerubriken 1098, vars tullsats bibehålles vid 15 procent å värdet, överflyttas dylika i tulltaxan ej särskilt nämnda automobildelar, för närvarande ingående under rubriken 1098  $\frac{1}{2}$ . I samband därmed bör lämpligen rubriken 1098 ytterligare omredigeras sålunda, att automobiler särskiljas från andra åkdon och fordon samt karosserier till automobiler, såsom ingående i begreppet delar till automobiler, icke längre upptagas särskilt. Åt de för sammansättning av automobiler avsedda delarna och tillbehören bör vidare anvisas en särskild rubrik, förslagsvis betecknad 1098  $\frac{1}{2}$ .

Beträffande spörsmålet, huruvida en ifrågasatt rätt till tullnedsättning för varor, som förädlas inom svensk frihamn, skulle kunna medverka till uppkomsten inom frihamn av en industri för sammansättning av automobiler, delar jag ämbetsverkens mening att, därest de i det föregående tillstyrkta lättnaderna för dylik industri genomföras, en sådan rätt till tullnedsättning



i förevarande avseende skulle bliva av endast underordnat värde. Jag saknar fördenskull anledning att närmare ingå på frågan härom.

Departements-  
chefen.  
(Forts.).

Om de föreslagna lättnaderna i fråga om tullbehandlingen till förmån för sammansättningsindustrin genomföras och i samband därmed tullsatsen för sammansättningsdelar till automobiler bestämmes till allenast 12 procent, lärers såsom en följd av den förskjutning i importen från färdiga bilar till sammansättningsdelar, som skulle uppstå, därest en sammansättningsindustri i större skala kommer till stånd här i landet, en relativ minskning komma att inträda i autombiltullens avkastning. En sådan minskning uppväges emellertid i viss mån av ökningen i tullsatsen å sådana ej särskilt nämnda autombildelar, som icke äro avsedda för sammansättning. Då, om de ifrågasatta tulltaxeändringarna träda i kraft den 1 juli 1927, nämnda tullökning kommer att verka omedelbart, medan avsevärd tid, beräknad till minst ett halvt år, torde förflyta, innan en sammansättningsindustri kan komma i gång och detta då endast successivt, synes någon mer betydande inkomstminskning för statskassan av nu ifrågavarande skäl ej vara att vänta under budgetåret 1927—1928, vadan tulländringarna icke torde behöva hava något inflytande på beräkningen av den totala avkastningen av tullmedel under sagda budgetår.»

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hamrin, har till ovannämnda statsrådsprotokoll tillkännagivit, att han icke biträdde vad föredragande departementschefen hemställt.

Chefen för han-  
delsdeparte-  
mentet.

I motiveringen till de förslag, som framstälts i ovannämnda motioner nr 59 i första kammaren av herrar Åström och Carl Eriksson samt nr 163 i andra kammaren av herr Thore, hava motionärerna anført, att förslagen framlagts i anslutning till ovan omförmälda, av kommerskollegium och generaltullstyrelsen verkställda utredning.

Motionerna  
I: 59 och  
II: 163

Beträffande de skäl, som motionärerna i övrigt anført, får utskottet hänvisa till motionerna.

Rörande motiveringen för det i de likalydande motionerna nr 111 i första kammaren av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. och nr 164 i andra kammaren av herr Christenson i Södertälje m. fl. framställda förslaget om en höjning av tullen å automobiler från 15 procent till 30 procent av värdet får utskottet hänvisa till nyssnämnda, inom första kammaren väckta motion.

Motionerna  
I: 111 och  
II: 164.

Statistik.

Rörande Sveriges införsel av automobiler nedannämnda år har utskottet låtit upprätta följande sammanställning:

Å r	A u t o m o b i l e r <sup>1</sup>					
	Personvagnar		Lastvagnar		S u m m a	
	Antal	Tullvärde Kronor	Antal	Tullvärde Kronor	Antal	Tullvärde Kronor
1912 .....	539	2,333,849	7	23,350	546	2,357,199
1913 .....	684	2,990,620	9	56,845	693	3,047,465
1914 .....	713	2,669,668	16	62,760	729	2,732,428
1923 .....	11,732	31,531,122	2,358	4,426,733	14,090	35,957,855
1924 .....	11,702	28,816,576	2,047	3,698,685	13,749	32,515,261
1925 .....	14,311	34,983,970	2,950	4,575,101	17,261	39,559,071
1926 .....	15,492	40,956,249	2,082	3,704,783	17,574	44,661,032

<sup>1</sup> Enbart underreden häri ej medräknade; antalet härav utgjorde under åren 1923—1926 resp. 1,415, 1,770, 1,260 och 1,655, motsvarande ett tullvärde av resp. 2,338,090, 2,776,783 2,775,336 och 3,719,737 kronor.

Av ovanstående siffror framgår, att den årliga importen av automobiler utgjort åren 1912—1914 i medeltal 656 stycken med ett tullvärde av 2,712,364 kronor samt åren 1923—1926 i medeltal 15,669 stycken med ett tullvärde av 38,173,305 kronor. Beräknas tullen, 15 procent av värdet, å nyssnämnda medeltal för tullvärdena, har tullinkomsten å automobiler utgjort åren 1912—1914 i medeltal 406,855 kronor och åren 1923—1926 i medeltal 5,725,996 kronor. År 1926 har tullinkomsten å automobiler utgjort omkring 6,700,000 kronor.

*Inhämtade  
upplysningar.*

I motionerna nr 111 i första och nr 164 i andra kammaren hava omnämnts tre svenska automobilfabriker, av vilka två tillverka endast lastautomobiler och automobilomnibussar och den tredje, vilken är nyligen anlagd, avser tillverkning av mindre personautomobiler.

Inför bevillningsutskottet hava representanter för de sålunda omnämnda fabrikena redogjort för den nu bedrivna tillverkningen samt planerna för framtiden, särskilt under förutsättning av en, på sätt i nyssnämnda motioner föreslagits, höjd tull å automobiler. Av vad sålunda inhämtats framgår bland annat följande.

De först omnämnda båda fabrikena, vilkas tillverkning omfattar de flesta i de framställda automobilerna ingående delar, hava på grund av den hårda konkurrensen från utländska, på massproduktion inriktade automobilfabriker måst begränsa sig till tyngre lastautomobiler samt automobilomnibussar. I fråga om fordon av sistnämnda båda slag hava de ifrågavarande fabrikena, vilka åt sina fabriker givit en efter våra klimatiska och terrängförhållanden lämpad konstruktion, kunnat i jämförelsevis stor utsträckning

finna köpare, vilka ansett med sin fördel förenligt att erlægga det högre pris, de svenska fabrikaten i jämförelse med de utländska betinga.

Den sålunda bedrivna tillverkningen har för närvarande sådan omfattning, att fabriksanläggningarna praktiskt taget helt utnyttjas. Emellertid anses tillverkningen icke hava givit skälig avkastning.

Därest den ifrågasatta tullförhöjningen beslutas, är avsikten att upptaga tillverkning av även lättare lastautomobiler för den inhemska marknaden.

Den nyligen igångsatta tillverkningen av personautomobiler är grundad på sammansättning av huvudsakligen vid olika äldre svenska industriföretag tillverkade delar.

Kapital finnes här tillgängligt endast för en årlig tillverkning av ett tusental automobiler, vilka beräknas att kunna säljas inom landet. Meningen är att vid väsentligt ökad tillverkning även söka avsättning genom export samt att sedermera en betydande del av tillverkningen skulle regelbundet avses för utländsk marknad. En förhöjning av tullen för automobiler i enlighet med de föreliggande motionerna har ansetts gagna ifrågavarande tillverkning särskilt därigenom, att höjningen skulle underlätta anskaffande av det kapital, som erfordras för fortsättning och utvidgning av driften.

Utskottet går först att angiva sin ställning till det i de likalydande motionerna nr 111 i första och nr 164 i andra kammaren framställda förslaget om höjning av tullen å automobiler från 15 procent till 30 procent av värdet.

*Utskottets  
yttrande.*

*Motionerna  
I: 111 och  
II: 164.*

Med hänsyn till motorfordonens stora och alltmer ökade betydelse i vårt land såväl för varutransport som för personbefordran måste starka betänkligheter möta mot varje åtgärd, som är ägnad att höja kostnaden för fordonens anskaffande. Med hänsyn härtill kan enligt utskottets mening en tullförhöjning för färdiga automobiler icke försvaras i annan form än såsom en uppfostningstill.

Då utskottet haft att från den sålunda angivna utgångspunkten pröva de olika skäl, som åberopats för en tullförhöjning, har utskottet kommit till följande resultat.

Den tillverkning av tyngre lastautomobiler och automobilomnibussar, som bedrivs vid de två omnämnda äldre fabrikerna, har såsom nämnts en marknad, som motsvarar fabrikernas nuvarande kapacitet. En sådan utvidgning av driften, som ställts i utsikt, utgör enligt utskottets mening icke tillräckligt skäl för en tullförhöjning, så mycket mindre som det förefaller sannolikt att den höjda tullen skulle anses även för framtiden vara erforderlig.

Annorlunda förhåller det sig med den nyligen igångsatta tillverkningen av personautomobiler. Här ligger det i sakens natur, att, därest den uppgjorda planen för företagets utveckling är hållbar, en tullförhöjning skulle vara till nytta endast såsom ett stöd under de första åren. Emellertid har utskottet funnit, att även i detta fall tullförhöjningens uppgift är alltför begränsad för att kunna av utskottet förordas. Med denna begränsning sam-

manhänger, att hjälp från statens sida bör kunna lämnas på annat sätt än genom en tullförhöjning.

Då utskottet av sålunda anförda skäl kommer att avstyrka bifall till de förevarande motionerna nr 111 i första och nr 164 i andra kammaren, har utskottet velat giva uttryck åt en av många utskottets ledamöter omfattad mening, att, därest riksdagen i den förevarande frågan fattar beslut i enlighet med utskottets hemställan och i den händelse sistberörda fabriksföretag icke skulle för sin utvidgning kunna från enskilt håll erhålla erforderligt kapital, utredning bör genom Kungl. Maj:ts försorg igångsättas för utrönande, huruvida förutsättningar föreligga för en sådan tillverkning i stor skala, som fabriksledningen tänkt sig, samt huruvida och på vilket sätt staten bör annorledes än genom tullförhöjning stödja ifrågavarande företag. Skulle en dylik utredning därtill giva anledning, lär Kungl. Maj:t icke underlåta att hos innevarande års riksdag göra framställning i ämnet.

Prop. nr 171  
samt motionerna I: 59  
och II: 163.

Utskottet övergår härefter till de förslag, som innefattas i Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 171 samt motionerna nr 59 i första och nr 163 i andra kammaren.

Vad 1925 års bevillningsutskott åberopat såsom stöd för sin uppfattning angående önskvärdheten att här i landet få till stånd en industri för sammansättning av automobiler, synes fortfarande äga giltighet. Den utredning, vilkens resultat Kungl. Maj:t i föreliggande proposition framlagt, synes giva vid handen, att det väsentliga hindret för uppkomsten av en dylik sammansättningsindustri legat i den tidskrävande tullbehandlingsprocedur, som föranledes därav att automobildelar enligt nu gällande bestämmelser alltjämt hänföras till ett femtiotal olika rubriker i tulltaxan. Mot den av Kungl. Maj:t med anledning därav föreslagna enhetliga tullbehandlingen av alla för en sammansättningsindustri avsedda delar och tillbehör har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Då, efter den av 1925 års riksdag vidtagna ändringen av tullen å ej särskilt nämnda delar till automobiler, tullen å samtliga delar till automobiler av de typer, vilka i här berörda avseende närmast kunna komma i fråga, ansetts motsvara omkring 13 procent av värdet, innebär den av Kungl. Maj:t föreslagna tullsatsen för alla sammansättningsdelar, 12 procent av värdet, en om ock mindre avsevärd ytterligare förmån, som en här etablerad sammansättningsindustri kan tillgodoräkna sig. Lägges härtill den vinst, som skulle uppstå genom minskade fraktkostnader för inom landet tillverkade automobiler, lära förutsättningarna för en här i landet etablerad sammansättningsindustri av detta slag vara så påtagliga, att en längre gående tullnedsättning, på sätt i en av motionerna föreslagits, icke synes böra ifrågakomma, så mycket mindre som utsikterna för avsättning av här i landet tillverkade automobildelar därigenom skulle minskas.

I likhet med föredragande departementschefen förutsätter utskottet, att den lägre tullsatsen skall komma att gälla även ackumulatorer, gummiringar

och andra färdiga tillbehör till automobiler samt att de föreslagna lättnaderna skola tillgodokomma icke blott sådan industri, som i första rummet är inriktad på sammansättning av importerade autombildelar, utan även en företrädesvis på användning av inhemskt material baserad automobilindustri.

Den av 1925 års riksdag beslutade tullnedsättningen för ej särskilt nämnda autombildelar, vilken, oavsett den lättnad som härigenom kunde förväntas uppstå i tullbehandlingsarbetet, tillkom med tanke på en blivande sammansättningsindustri, har emellertid även kommit importen av reservdelar till godo. I anslutning till den tanke, åt vilken bevillningsutskottet vid 1926 års riksdag gav uttryck, nämligen att en tullsänkning beträffande autombildelar för sammansättningsindustriens behov skulle kunna motvägas genom att tullen å reservdelar något höjdes, föreslår nu Kungl. Maj:t en tull av 15 procent av värdet å ej särskilt nämnda autombildelar, andra än sådana, vilka äro avsedda för sammansättning. Mot detta förslag, genom vilket den för automobiler bestämda tullsatsen skulle gälla även för reservdelarna, har utskottet intet att erinra.

Jämlikt den till rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  i propositionen fogade anmärkningen skulle tillämpningen av den lägre tullsatsen å sammansättningsdelarna bliva beroende på särskilt tillstånd av Konungen, som jämväl skulle hava att bestämma villkoren för tillståndets åtnjutande. Av departementschefens anförande synes framgå, att det särskilt varit med hänsyn till erforderliga kontrollanordningar, som dylikt tillstånd ansetts behöfligt. Då i fråga om vissa andra varuslag tulltaxan innehåller bestämmelser att, under angiven förutsättning, lägre tull än den eljest stadgade må tillämpas, har dylikt medgivande gjorts beroende icke på Kungl. Maj:ts prövning utan endast på iakttagandet av vissa av Kungl. Maj:t meddelade allmänna kontrollföreskrifter. I detta avseende må hänvisas till anm. 4 vid tulltaxerubriken 184 samt anm. 3 till tulltaxans avdelning XIII A. Då det icke synes nödvändigt att i här föreliggande fall frånga den eljest för dylika medgivanden vanliga formen, har utskottet ansett sig böra föreslå en härav påkallad ändring av den i propositionen till rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  fogade anmärkningen.

Genom vad nu anförts har utskottet även angivit sin ståndpunkt dels till motionen nr 59 i första kammaren, som i sin hemställans båda punkter tillgodoses genom vad utskottet här nedan hemställer i fråga om lydelsen av rubrikerna 1098 och 1098  $\frac{1}{2}$  i tulltaxan, dels ock till det i motionen nr 163 i andra kammaren framställda första alternativet, vilket jämväl i viss utsträckning bliver genom utskottets berörda hemställan tillgodosett; genom denna hemställan torde det i sistnämnda motion framställda andra alternativet få anses förfalla.

Utskottets  
hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte,

1) med avslag å de likalydande motionerna I:111 av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. och II:164 av herr Christenson i Södertälje m. fl. samt

med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 171, i vad densamma avser tulltaxans rubrik 1098,

a) besluta, att nämnda rubrik 1098 skall erhålla följande ändrade lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen	Tullsats
			Kronor öre
1098	Järnvägs- och spårvägsvagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; automobiler och delar därtill, ej särskilt nämnda; ävensom andra åkdon och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda, samt underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan .....	100 kr.	15 —
	<i>Anm.</i> Underreden till flygplan samt med gummiringar försedda hjul till sådana fordon tullbehandlas efter sin beskaffenhet.		

b) förklara, att ändringen skall träda i kraft å dag, som Konungen bestämmer; samt

2) med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 171, i vad densamma avser tulltaxans rubrik 1098 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>, icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas ävensom i anledning av motionerna I:59 av herrar Åström och Carl Eriksson samt II:163 av herr Thore,

a) besluta, att nämnda rubrik 1098 <sup>1</sup>/<sub>3</sub> skall erhålla följande ändrade lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen	Tullsats	
			Kronor	öre
1098 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	För tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör med undantag av underred och karosserier ...	100 kr.	12	—
	<i>Anm.</i> De närmare föreskrifter, vilka erfordras för tillämpningen av denna rubrik, meddelas av Konungen.			

b) förklara, att ändringen skall träda i kraft å dag, som Konungen bestämmer.

Stockholm den 22 april 1927.

På bevillningsutskottets vägnar:

JOH. NILSSON.

**Närvarande:**

*vid beslut angående motionerna I: 111 och II: 164:*

herrar Johan Nilsson i Kristianstad, Wohlin, Bärge, Wigforss\*, Boman, Björnsson, Schlyter, Månsson i Furuvik\*, Jönsson i Boa, Johansson i Arkösund, Hedlund i Östersund, Olsson i Ramsta\*, Olsson i Golvvasta, Nylander, Björklund, Jönsson i Slätåker\*, Johansson i Hornsberg\*, Israel Holmgren, Olsson i Gävle och Fjellman.

*vid beslut angående propositionen nr 171 samt motionerna I: 59 och II: 163:*

herrar Johan Nilsson i Kristianstad, Wohlin, Boman, Björnsson, friherre Beck-Friis, Schlyter, Jönsson i Boa, Johansson i Arkösund, Hedlund i Östersund, Olsson i Golvvasta, Nylander, Björklund, Åström, Israel Holmgren, Östergren\*, Olsson i Gävle, Ericson i Boxholm, Ljunggren och Fjellman.

\* Icke närvarit vid justeringen av betänkandet.

## Reservationer:

av herrar *Johan Nilsson* i Kristianstad, *Boman*, friherre *Beck-Friis*, *Jönsson* i Boa, *Nylander* och *Fjellman*, vilka anfört följande:

»Med hänsyn till den alltmer ökade förbrukning inom vårt land av automobiler, om vilken de av utskottet meddelade införselsiffrorna vittna, är det av betydelse, att så mycket som möjligt av tillverkningen på området kommer den inhemska industrien till godo. Detta önskemål gör sig med särskild styrka gällande i vår tid, då betydande summor nedläggas på nödhjälpsarbeten eller utbetalas i direkt arbetslöshetsunderstöd. Allmänt torde också erkännas, att vi i tillgången på framstående ingenjörer, yrkesskickliga arbetare och utmärkta stälkvaliteter hava naturliga förutsättningar för en automobilindustri. Den omständigheten, att trots dessa förutsättningar den nu inom landet befintliga automobilindustrien ej lyckats i konkurrens med utlandet tillkämpa sig någon starkare ställning, synes icke innebära tillräcklig anledning att avstå från att söka upphjälpa denna industri. Snarare böra anledningarna till dess mindre tillfredsställande utveckling undersökas samt om möjligt undanröjas. Då man finner, hurusom så gott som alla automobilproducerande länder omgärdat sin egen marknad med tullskydd, väsentligt överstigande det som för närvarande gäller hos oss, ligger det nära till hands att antaga, att det ogynnsamma läget för vår automobilindustri till väsentlig del har sin grund i otillfredsställande tullskydd.

Det torde på goda skäl kunna antagas, att den tillverkning av lastautomobiler och automobilomnibussar, som under en följd av år bedrivits här i landet, kan med stöd av ett högre tullskydd avsevärt utvidgas.

Särskild uppmärksamhet synes böra ägnas åt den inom landet nyligen igångsatta fabriken för tillverkning av personautomobiler, baserad på sammansättning av delar, vilka så gott som uteslutande tillverkas vid olika fabriker här i landet. Därest denna tillverkning når avsedd omfattning, kommer sysselsättning att beredas åt ett betydande antal arbetare dels i och för hopsättningen, dels ock inom de olika industrier, som bliva anlitade för tillverkning av delar och tillbehör till automobilerna. Givet är emellertid, att en dylik industri svårligen kan arbeta sig igenom sin första utvecklings-tid utan kraftigare stöd från statens sida än vad det nuvarande tullskyddet innebär. Den lämpligaste formen för ett dylikt stöd synes även i fråga om sistnämnda industri vara en höjning av nu gällande tull å automobiler.

Angående tullförhöjningens storlek kunna givetvis meningarna vara delade. Det har emellertid vid överläggning med representanter för de åsyftade automobilfabrikerna förefallit, som om en tull av 25 procent av värdet skulle kunna medföra avsedd verkan. Denna tullsats synes böra gälla även



sådana i taxan ej särskilt nämnda delar till automobiler, vilka införas såsom reservdelar.

Ehuru tullförhöjningen närmast vore avsedd såsom ett skydd för den inhemska industrien, lär man med säkerhet fortfarande hava att räkna med så avsevärd import av automobiler, att den ökning i tullinkomster, som tullförhöjningen skulle medföra, bleve tillräcklig att fylla det behov av ökade medel för underhåll och förbättring av vårt vägväsende, som enligt Kungl. Maj:ts till årets riksdag framlagda proposition nr 173 skall tillgodoses genom ökad skatt å automobiler, automobilgummiringar, bensin och motorsprit. Vid valet mellan de olika sätten för anskaffning av de för ifrågasvarande ändamål erforderliga medlen synes tullförhöjningen vara att föredraga icke minst av det skälet, att, medan den ökade skatten givetvis skulle i hela sin utsträckning betunga automobiltrafiken, tullförhöjningen säkerligen icke komme att med hela beloppet inverka fördyrande på automobilpriserna inom landet. Även förtjänar beaktas, att i jämförelse med den fördel, automobilismen har av ett väl tillgodosett vägunderhåll, den av tullförhöjningen föranledda prisfördyringen lär bliva av mindre betydelse.

Enligt vår mening bör den höjda tullsatsen icke äga bestånd längre än till dess den fullgjort sin uppgift såsom uppfostringstull, vilket kan beräknas taga en tid av 3 till 5 år i anspråk. Man lär också kunna förvänta, att Kungl. Maj:t i behörig tid vidtager åtgärder för automobil-tullens återställande till dess nuvarande belopp, varvid frågan om anskaffandet av medel till vägunderhåll torde komma att upptagas till prövning med hänsyn till då föreliggande förhållanden.

Vi övergå härefter till att yttra oss över det i ovannämnda proposition nr 171 framställda förslaget till ändring av bestämmelserna angående tullsatserna för automobildelar i syfte att bereda möjlighet i vårt land för en industri, baserad på sammansättning av företrädesvis från utlandet införda automobildelar.

De skäl, vilka 1925 ars bevillningsutskott åberopat såsom stöd för sin uppfattning angående önskvärdheten att här i landet få till stånd en industri för sammansättning av billigare automobiler, vilka nu i stort antal införas i färdigt skick, synas fortfarande äga giltighet. Även en dylik industri kan nämligen väntas bereda arbetstillfällen inom vårt land dels för sammansättningen av delarna, dels ock genom att bereda avsättning åt svensk industri, i den mån beställningar av automobildelar komme att ske vid svenska företag. Vid en förhöjning av tullen å automobiler och ej särskilt nämnda automobildelar till 25 procent av värdet kommer givetvis frågan om åtgärder för befordrande av uppkomsten av en industri för sammansättning av automobiler i ett annat läge än det, från vilket Kungl. Maj:t i nyssnämnda proposition utgått. Det är nämligen uppenbart, att, då en icke obetydlig del av kostnaderna för en automobils tillverkning belöper sig på delarnas sammansättning, förmånen i tullhänseende av att detta arbete utföres här i landet ökas i samma mån som tullen å färdiga automobiler

höjes. Utskottet har låtit verkställa beräkning för utrönande, vilken tull-sats vid en tull av 25 procent av värdet å färdiga automobiler borde åsättas sammansättningsdelarna för att samma fördel skulle beredas sammansättningsindustrien, som det i propositionen nr 171 avgivna förslaget avser att tillföra densamma. Beräkningarna, som äro grundade på konfidentiellt meddelade uppgifter angående importpris å automobiler av viss typ och delar till sådana automobiler och av denna anledning icke kunna i detalj återgivas, hava givit vid handen, att vid 25 procent värdetull å automobiler och ej särskilt nämnda automobildelar fördelen att sammansätta automobilerna här i landet bleve ungefär densamma som vid bifall till det i propositionen framlagda förslaget. Någon lägre tullsats för sammansättningsdelarna skulle alltså icke krävas vid nämnda höjning av automobil-tullen. Då det emellertid framhållits såsom synnerligen angeläget att ernå likformig tullbehandling av alla för en sammansättningsindustri avsedda delar och tillbehör, torde till rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  böra i form av en anmärkning fogas en bestämmelse, som berättigar till ett dylikt förfarande. Genom den bestämmelse, som sålunda föreslås, kunna, efter därom av varuägaren gjort yrkande, även sådana sammansättningsdelar, som äro särskilt nämnda i tulltaxan, hänföras till sistnämnda rubrik.

På grund av vad vi sålunda anfört hemställa vi,

vid *punkten 1)*:

att riksdagen måtte,

i anledning av motionerna I:111 av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. och II:164 av herr Christenson i Södertälje m. fl. samt

med förklarande att Kungl. Maj:ts proposition nr 171, i vad densamma avser tulltaxans rubrik 1098, icke kunnat av riksdagen bifallas,

a) besluta, att nämnda rubrik 1098 skall hava följande ändrade lydelse:

1098. 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.* 25: —

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

b) förklara, att ändringen skall träda i kraft å dag, som Konungen bestämmer; samt

vid punkten 2):

under förutsättning att riksdagen bifaller vad vi vid punkten 1) hemställt, att riksdagen måtte,

med förklarande att Kungl. Maj:ts proposition nr 171, i vad densamma avser tulltaxans rubrik 1098  $\frac{1}{2}$ , icke kunnat av riksdagen bifallas samt

i anledning av ej mindre nämnda proposition i berörda del än även motionerna I: 59 av herrar Åström och Carl Eriksson samt II: 163 av herr Thore,

a) besluta, att rubriken 1098  $\frac{1}{2}$  i tulltaxan skall hava följande ändrade lydelse:

1098  $\frac{1}{2}$ . Delar, ej särskilt nämnda, till

automobiler ..... 100 kr. 25: —

samt att till sistnämnda rubrik skall fogas en anmärkning av följande lydelse:

*Anm.* Till denna rubrik må, där varuägaren sådant påyrkar, hänföras alla slag för tillverkning av automobiler avsedda delar och tillbehör. De närmare föreskrifter, vilka erfordras för tillämpningen av vad sålunda stadgats, meddelas av Konungen.

b) förklara, att ändringarna skola träda i kraft å dag, som Konungen bestämmer»; samt

av herrar *Wohlin* och *Olsson* i Golvvasta, vilka icke velat biträda de i utskottets motivering intagna allför positiva uttalandena angående stödjande i annan form än genom tullförhöjning av den inhemska tillverkningen av automobiler.