

Nr 171.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen 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; given Stockholms slott den 24 februari 1927.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Lyberg.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Lyberg, anför efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet:

Till möjliggörande av att inom Sverige driva industri för sammansättning av automobiler, varigenom sysselsättning skulle vinnas åt svensk arbetskraft och avsättning beredas åt svenska råvaror jämte produkter av sådan inhemsk industri, som kunde upptaga tillverkning av olika för den ifrågavarande sammansättningsindustrien behövliga delar, vidtoges enligt beslut av 1925 års riksdag (skrivelse nr 326) vissa ändringar i

Bihang till riksdagens protokoll 1927. 1 saml. 146 häft. (Nr 171.)

tulltaxan. Dessa ändringar, om vilka förordnades i Kungl. Maj:ts kungörelse den 12 juni 1925 (nr 189), innefattade väsentligen ett sammanförande under en ny rubrik (1098^{1/2}) av sådana delar till automobiler, som icke funnos i tulltaxan upptagna under rubriker med skilda tullsatser (»delar, ej särskilt nämnda, till automobiler») och som dittills tullbehandlats såsom det ämne, arbetat, varav de huvudsakligen bestodo. För rubriken bestämdes en tullsats av 10 procent å varans värde, medan tullen för färdiga automobiler (rubrik 1098) utgjorde 15 procent av värdet. Dessa tullsatser äro fortfarande bestående. Enligt anställda beräkningar kom genom nämnda tulltaxeändringar tullen för samtliga delar till en automobil av det fabrikat, som närmast skulle tänkas bliva föremål för sammansättning här i landet, att nedgå från 21 procent till 13 procent av värdet.

För ytterligare underlättande av sammansättningsindustriens uppkomst vidtogos enligt beslut av 1926 års riksdag (skrivelse nr 80) genom förordning den 19 mars 1926 (nr 56) sådana ändringar i förordningen den 13 december 1912 (nr 355) angående tullrestitution i vissa fall vid återutförelse av utländsk vara, att däri avsedd s. k. handelsrestitution numera kan få åtnjutas även för varor, underkastade värdetull.

1925 års
riksdag.

De nyssberörda tulltaxeändringarna föranleddes närmast av en vid 1925 års riksdag inom andra kammaren väckt motion (nr 89) med hemställan, att riksdagen måtte i förutnämnda syfte besluta sådan revision av tulltaxan, att tullen å importerade automobil-delar bleve väsentligen lägre än tullen å färdiga automobiler.

I avgivet betänkande (nr 44) i anledning av denna motion tillstyrkte bevillningsutskottet den sedermera fastställda tullnedsättningen för i tulltaxan ej särskilt nämnda automobil-delar till 10 procent av värdet. Därvid framhöll utskottet, att det funnit en ifrågasatt längre gående tullsänkning möta starka betänkligheter, då därigenom syftet att vinna avsättning åt svenska industriprodukter för sammansättningsindustrien skulle helt eller delvis förfelas samt effektiviteten av tullsatsen å färdiga automobiler äventyras, varförutom tullsatserna för i tulltaxan särskilt nämnda delar skulle behöva ändras. Över den närmare innebörden av sitt förslag gav utskottet följande översikt:

»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 toges 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 ifrågasvarande område av behovet påkallad. De nuvarande bestämmelserna förorsaka nämligen — — — ett synnerligen tidsödande arbete vid tullbehandlingen, ett förhållande som en från svenska automobilhandlareföreningen till utskottet inkommen skrift ytterligare bekräftat. Sälunda har i nämnda skrift framhållits, hurusom bestämmelsen angående tullbehandlingen av förnicklade och lackerade metallvaror beträffande automobildelar vore olämpliga och föga ägnade att tillgodose moderna krav.»

Vad bevillningsutskottet sälunda anfört återopades i 1925 års riksdags skrivelse i ämnet (nr 326).

Vid 1926 års riksdag väcktes inom andra kammaren av samma motionär som vid nästföregående riksdag förnyad motion (nr 264) med hemställan, 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.

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 försälas sasom reservdelar. Är detta antagande riktigt, skulle en tullnedsättning i nu ifrågasvarande syfte kunna begränsas till sådana ej särskilt nämnda automobildelar, som importeras för sammansättningsindustriens behov. Därmed skulle flera av de betänkligheter, som — — — avhöllo 1925 års bevillningsutskott från att förorda en längre gående tullsänkning, bortfalla. Sälunda 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 sasom 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 därom, att 1926 års riksdag på utskottets förslag (betänkande nr 18) tillstyrkt ändringar i förordningen den 13 december 1912 (nr 355), varigenom handelsrestitution kunde få åtnjutas även för värdetull underkastade varor, ävensom 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 bilar inom frihamn.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att riksdagen måtte, i anledning av förevarande motion, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, 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 bilar, samt för 1927 års riksdag framlägga det förslag, som kunde av utredningen framgå.

I överensstämmelse med denna hemställan avlät riksdagen den 4 maj 1926 skrivelse (nr 198) till Kungl. Maj:t, som den 21 maj 1926 anbefallde kommerskollegium och generaltullstyrelsen att gemensamt inkomma med utredning och förslag i ämnet.

Ny utredning.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen.

Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 december 1926 inkommo kommerskollegium och generaltullstyrelsen med den sålunda begärda utredningen. I skrivelsen hava ämbetsverken till en början framlagt följande allmänna synpunkter:

Allmänna synpunkter.

»Då erfarenhet av sammansättningsindustri av den art och omfattning, som här avses, ännu saknas hos oss, torde det alltjämt vara förenat med stora svårigheter att med säkerhet avgöra, huruvida marginalen mellan tullen å automobildelar och färdiga bilar nu är tillräckligt vid för att tillåta en lönsam fabrikation av detta slag. Representanter för en av dylik hopsättningsindustri i Sverige intresserad amerikansk firma, vilken i Köpenhamn driver liknande rörelse och som likaledes inriktat sig på produktion av billiga bilar, hava emellertid under utredningens gång framhållit, att önskemålen i fråga om tullindring från denna firmas sida nu framför allt ginge ut på en reglering av tullsatserna å automobildelar i syfte att ernå största möjliga förenkling och likformighet beträffande tullbehandlingen av olika slags för en hopsättningsindustri avsedda automobil-delar, varigenom ett alltför tidsödande tullbehandlingsförfarande vid såväl importen som ock vid exportkontrollen i och för tullrestitution undvekes.

Med avseende å det sålunda framförda önskemålet få ämbetsverken erinra om det förhållandet, att den vid 1925 års riksdag beslutade ändringen av

gällande tullagstiftning på ifrågavarande område vidtogs icke uteslutande för möjliggörandet av hopsättningsindustri för automobiler i Sverige utan även med hänsyn till att tullbehandlingen av automobil-delar på grund av det stora antalet olika tulltaxerubriker, som därvid kommo i tillämpning, förorsakade ett alltför tidsödande arbete. Medgivnas måste också, att tullbehandlingen genom införandet av tulltaxerubriken 1098 $\frac{1}{2}$, som upptager ej särskilt nämnda automobil-delar, med en tull av 10 procent av värdet, i avsevärd mån underlättats. Emellertid kräves alltjämt, att de i tulltaxan särskilt nämnda delarna, såsom skruvar, bultar, axlar, kugg-hjul, fjädrar, kullager o. s. v., vilka äro upptagna i rubriker med olika tullsatser, uppsorteras och specificeras å tullbehandlingsattesten. Tullbehandlingen av samtliga i en automobil ingående delar skulle sålunda även enligt gällande bestämmelser komma att beröra ett betydande antal — närmare bestämt ett 50-tal — tulltaxerubriker. Härtill kommer, att av automobil-delarna omkring 150 olika typer tullbehandlas efter värde eller äro underkastade kombinerad vikt- och värdetull, varvid i sistnämnda fall såväl vikt som värde för varje särskild typ måste fastställas, vilket allt icke kan undgå att försena tullbehandlingsproceduren. Vid en sådan massinförsel av automobil-delar, som skulle krävas för en här etablerad industri för sammansättning av företrädesvis importerade delar, torde man vanligen ej kunna räkna med standardförpackningar av enhetligt innehåll. Vissa delar hava nämligen en sådan konstruktion, att tonrum vid förpackningen uppstå, vilka av transporttekniska och ekonomiska skäl måste utfyllas och tillvaratagas. Givetvis komme tullbehandlingen genom uppsorteringen av dylika sändningar att ytterligare fördröjas. Det torde ej kunna bestridas, att det av var gällande lagstiftning betingade tullbehandlingsförfarandet skulle verka hinderligt för en sammansättningsindustri av här ifrågavarande slag, vilken, med hänsyn till angelägenheten av de olika materialiernas snabba avverkning, måste kunna påräkna en ej alltför tidsödande tullbehandling. Även för statsverket skulle en ytterligare förenkling av tullbehandlingsproceduren ur besparingssynpunkt medföra icke oväsentlig fördel.»

I fortsättningen hava ämbetsverken uttalat sig om den av 1926 års riksdags Rubriceringen. bevilningsutskott antydda möjligheten att bereda ökade förutsättningar för ifrågavarande sammansättningsindustri genom ytterligare nedsättning av tullen å sådana ej särskilt nämnda automobil-delar, som vore avsedda att här sammansättas, varvid ämbetsverken jämväl yttrat sig i frågan, huruvida sistnämnda delar kunde skiljas från reservdelar till automobiler. Sålunda hava ämbetsverken anförde:

»En nedsättning av tullen å för sammansättning avsedda, ej särskilt nämnda automobil-delar komme — — — i och för sig icke att underlätta själva tullbehandlingsproceduren. Skulle det, såsom av de erhållna upplysningarna synes framgå, vara omständligheten härvid, som utgör det största hindret för uppkomsten av ifrågavarande industri, uppställer sig frågan, huruvida ej det åstundade syftet lämpligen kunde vinnas genom att inränga såväl de i taxan särskilt nämnda som de ej särskilt nämnda automobil-delarna under en och samma rubrik.

Ett hinder för ett generellt genomförande av en sådan princip för tullbehandlingen av automobil-delar föreligger emellertid i det förhållandet, att åtskilliga i automobiler ingående delar äro lika användbara för andra ändamål och sålunda icke kunna utan vidare identifieras såsom automobil-delar. Detta gäller närmast importerade reservdelar till automobiler.»

Importen och den vidare behandlingen av för sammansättning avsedda automobil-delar komma emellertid enligt ämbetsverkens förmenande att för-siggå under sådana organisatoriskt genomförda former, att någon förväx-ling av dessa delar med reservdelar icke kan uppstå. Såsom stöd för denna sin mening hava ämbetsverken hänvisat till förhållandena i ett av våra grannländer, Danmark, där industri för automobilsammansättning bedrivs av två fabriker, Ford Motor Company A/S och General Motors International A/S. En närmare redogörelse för dessa förhållanden föreligger i ett av tull-behandlingsinspektionen i Stockholm den 21 augusti 1926 avgivet yttrande, vilket grundar sig å upplysningar, som en vid inspektionen anställd tjänste-man införskaffat vid besök i nämnda danska fabriker. I berörda yttrande lämnas följande redogörelse, huru i Danmark ifrågavarande sammansätt-ningsindustri verkar och tullförfarandet med hänsyn därtill är ordnat:

»Ovannämnda företag åtnjuta kreditupplagsrätt för delar, tillbehör och materialier, avsedda för sammansättningsindustrien samt frilagersrätt för reservdelar. Vid båda fabrikerne förvaras delarna för sammansättningsin-dustrien och reservdelarna strängt åtskilda. Hos Ford Motor Company A/S är en del av fabrikslokalen förmedelst stältrådsnät avgränsad till frilager, under det att hos General Motors International A/S såväl kreditupplaget (för fabrikation) som frilagret (reservdelslagret) äro förlagda i särskilda byggnader. Reservdelslagren hos båda företagen ligga under tullverkets läs, varför något överflyttande av varor från detta lager till fabrikationen utan tullkontroll ej kan ifrågakomma.

I fabrikerne bokföring är en så sträng åtskillnad genomförd mellan re-servdelar och sammansättningsartiklar, att någon förväxling av desamma icke kan förekomma.

Importen av varor, avsedda för sammansättningsindustri, äger vid båda företagen rum i partier (s. k. lots) omfattande erforderliga delar, tillbehör och materialier till ett visst antal vagnar av en eller flera typer (tourings, sedans, trucks, etc.). Varje sådant parti har sitt nummer (lot-nummer) i fabrikerne bokföring, och detta nummer ävensom vagnstypens beteckning äro angivna å de i partiet ingående kollina. Dessa märken och nummer åter-finnas ävenledes i fakturor och konossement. De lots, i vilka Ford Motor Company A/S för närvarande importerar sina delar etc., omfatta omkring 1,000--3,000 vagnar. Hos General Motors A/S utgöres varje lot av en eller flera tillverkningsenheter (s. k. units), vilka sistnämnda bestå av komplett uppsättning delar, tillbehör och materialier för sammansättning av 48 vag-nar av en viss typ. Sammansättningsdelarna äro hos detta senare företag alltid förpackade i standardförpackningar.

Fabrikationen hos båda företagen står under ständig tullkontroll av tjänste-man av högre grad med erforderligt biträde av bevakningspersonal. Ersätt-ning härför utgår till statsverket med visst bestämt belopp per år enligt överenskommelse mellan firman och tullverket.

Vid första importtillfället upprättas av vederbörande tulltjänsteman en specificerad förteckning över samtliga delar, tillbehör och materialier för varje vagnstyp, upptagande erforderliga vikter och värden för fastställandet av sammanlagda tullbeloppet för en viss vagnstyp. Detta belopp lägges sedan till grund för tullbeskattningen. Äger någon förändring rum, som inverkar på tullbeskattningen, exempelvis genom prissäskjutning, tulltaxe- eller modell-ändring, upprättas ny förteckning av förenämmt slag.

Angivningsinlagan till intagning å kreditupplag upptager förutom kollinas märken och nummer även det ovannämnda lotnumret samt uppgift om till vilket antal och slag av automobiler delarna äro avsedda. Denna inlaga är åtföljd av sammandrag av den ovannämnda förteckningen samt av fakturor för bestyrkande av värdena å varor, som draga värdetull. Kollitalet kontrolleras av tulltjänsteman, som ävenledes i möjligaste mån kontrollerar antalet större, lätt igenkännliga delar, såsom motorer, kylare, bakaxlar o. dyl. Hos General Motors International A/S antecknas av tulltjänstemannen dessutom vid importen motornumren. Dessa, samt lot- och unitnumren, angivas å ett kort, som fästes å motorn och åtföljer densamma under tillverkningens gång. Hos Ford Motor Company A/S har detta icke ansetts nödvändigt.

Efter vederbörligen upprättad tullbehandlingsattest, som avlämnas till kreditupplagskontoret, uppföras varorna av detta å bolagens kreditupplagskonton.

Uppackning av varorna äger rum först i den mån en lot tages under tillverkning. Hos General Motors International A/S tages aldrig mer än en unit i sänder av en viss vagnstyp under tillverkning och hos Ford Motor Company A/S aldrig mer än en lot. Då en unit eller lot är färdigtillverkad, ingå således i densamma identiskt samma delar, materialier och tillbehör, som vid importen angivits tillhöra densamma, och någon sammanblandning av delar tillhörande olika units eller lots är utesluten.

Över fabrikationen föres av såväl bolagen som tullverket en »fabrikationsbok», i vilken varje lot upptages under sitt nummer. Under lotnummer specificeras de olika vagnstyperna (hos General Motors International A/S även units med sina respektive nummer samt motornummer).

Allteftersom vagnarna bliva färdiga, presenteras de, innan de lämna fabriken, för den därstädes stationerade tulltjänstemannen, som hos General Motors International A/S kontrollerar motornumren och hos Ford Motor Company A/S antecknar desamma för att, därest så finnes erforderligt, kunna kontrollera bolagets uppgifter i bokföringen. Varje automobil är nämligen upptagen i ett kortregister, upplagt efter motornummer, innehållande samtliga upplysningar beträffande införsel, tillverkning och försäljning av automobilen. Allteftersom vagnarna införas i landet eller exporteras, antecknas detta i tullverkets fabrikationsbok, med ledning av till tullverket av bolagen överlämnade exportinlagor och skriftliga meddelanden om de vagnar, som införas i landet.

Var tredje månad upprätta bolagen s. k. generalförklaring, utgörande ett utdrag ur fabrikationsboken, upptagande det antal vagnar av varje lot, som införts i landet och det antal, som exporterats. Sedan denna generalförklaring attesterats av tulltjänstemannen vid fabriken, har bolaget att erlägga tull för de i de införda vagnarna ingående delarna, tillbehören och materialierna, under det att detsamma krediteras för vad som utförts.

Hos båda företagen avgives med ledning av lagerbokföringen daglig rapport till fabriksledningen över lagerbeståndet av sammansättningsartiklar, och erhåller tullverket en kopia av denna rapport.»

Av den utredning, som kommerskollegium och generaltullstyrelsen sålunda förebragt, framgår, att en betydande trygghet för att oriktigheter icke bliva begångna vid åtskiljandet av införda sammansättningsdelar och reservdelar skulle ligga i den omständigheten, att fabrikationen kunde förväntas bliva organiserad så, att åtskillnad anordnades och upprätthölls mellan artiklar, ämnade för sammansättning, och sådana, som vore avsedda till för-

säljning såsom reservdelar. Härutöver hava ämbetsverken funnit sig kunna räkna med ännu en omständighet, som i omhandlade avseende skulle öka tryggheten för statsverket. Ämbetsverken hava nämligen fäst uppmärksamheten däpå, att en sammansättningsindustri av den art och omfattning, som kan tänkas uppstå här i landet, i stor utsträckning måste komma att anlita tullverket dels för tullbehandlingen vid import av materielen, dels för kontrollbehandlingen vid export av de färdiga automobilerna och att vederbörande företag fördenskull sannolikt skulle finna med sin fördel förenligt att ställa tillverkningen under ständig kontroll.

De uttalanden, ämbetsverken haft i dessa ämnen, hava syftat närmast på en industri, som åtminstone till en början vore baserad på sammansättning av företrädesvis från utlandet införda delar. Emellertid hava ämbetsverken betonat, att en övergång i större eller mindre utsträckning till delar av svenskt ursprung icke skulle, såvitt ämbetsverken kunnat finna, utgöra hinder för genomförandet av en likformig tullbehandling av alla automobildelar, vilka inkomme för att sammansättas.‡

Med nu angivna utgångspunkt hava ämbetsverken övervägt, huru tulltaxerubriceringen lämpligast borde ske, och därvid närmare angivit sin uppfattning i denna fråga sålunda:

»För att en inhemsk automobilindustri, baserad på hopsättning av företrädesvis här i landet tillverkade delar, ej må komma i ogynnsammare ställning än en industri, inriktad i första rummet på sammansättning av importerade delar, böra de bestämmelser, som avse att underlätta uppkomsten av dylik industri, givas sådan avfattning, att de komma även den förstnämnda till godo. Dess införsel av enstaka sammansättningsdelar kommer givetvis att försiggå under former, som i viss mån avvika från andra automobil tillverkares import, men ett av fabrikanten avgivet intyg angående syftet med importen jämte den kontroll, som från tullverkets sida kan påräknas, synes innebära för statsverket betryggande säkerhet mot missbruk.

Genom en lösning av frågan på det sätt, att alla för automobil tillverkning avsedda delar bleve belagda med samma tull, skulle tullbehandlingen av sådana delar försiggå på lättast möjliga sätt, varjämte kontrollen i och för tullrestitution vid export av färdiga automobiler skulle avsevärt underlättas. Med delar till automobiler avses icke här fullständiga underredan eller överdelar till automobiler. Ett hopfogande av dessa delar med varandra kan givetvis icke betecknas såsom automobil tillverkning och ett medgivande av lägre tull för dem skulle i hög grad äventyra effektiviteten av automobil tullen. För undvikande av tulltekniska svårigheter torde vidare för sammansättningsindustrien avsedda elektriska utrustningsartiklar och andra färdiga tillbehör till automobiler böra likställas med delar därtill. Vissa av dessa tillbehör äro i tulltaxan särskilt upptagna under olika viktullsatser, andra åter tullbehandlas — i den mån de icke äro att anse såsom instrument — såsom det ämne, arbetat, varav de bestå. Däremot synes det av principiella skäl knappast lämpligt att i detta avseende med automobildelar likställa läder, vävnader, stoppningsmateriel och dylika icke färdig-arbetade artiklar.»

Beträffande den tullsats, som lämpligen bör åsättas för sammansättning till automobiler avsedda delar och tillbehör, hava ämbetsverken yttrat följande:

»Såsom — — — anförts utgör tullen å samtliga delar till en av de billigaste automobiltyperna efter den av 1925 års riksdag företagna tulltaxeändringen i genomsnitt omkring 13 procent av värdet; vid andra typer torde procenttalet ligga något lägre. De i övrigt gällande värdetullarna, t. ex. å maskiner, kemiska preparat m. m., utgå med 10 eller 15 procent av varans värde. Da någon mera avsevärd tullnedsättning å automobildelar i varje fall icke lär böra ifrågasättas med hänsyn till konkurrensmöjligheterna för den inhemska tillverkningen av delar och därpå grundad rent inhemska automobilindustri men å andra sidan någon marginal torde böra förefinnas mellan tullsatsen å färdiga automobiler och tullen å automobildelar, som importerats för en sammansättningsindustri inom landet, torde tullsatsen å dessa sistnämnda delar böra fastställas till 12 eller 10 procent av värdet. Med fästat avseende å det i viss mån olämpliga i att införa en helt ny, i tulltaxan eljest ej förekommande procentsats för värdetull, anse sig ämbetsverken böra förorda, att tullen för delar till automobiler, avsedda för sammansättningsindustrier, sättes till 10 procent av värdet.

Någon ogynnsammare inverkan på den rent inhemska automobil tillverkningen av den tullnedsättning, som fastställandet av en dylik tullsats skulle i vissa fall innebära, lär enligt ämbetsverkens förmenande knappast behöva befaras. Sammansättningsindustrier, avsedda för hopsättning av väsentligen importerade bildelar, torde nämligen kunna förväntas bliva i huvudsak begränsade till de billigaste typerna, medan den inom landet hittills existerande, liksom även nu planerad automobilindustri är inriktad på framställning av motorfordon av något högre kvalitet. Dessutom skulle den ifrågasvarande helt inhemska industrien — — — i sin mån komma att draga icke obetydlig nytta av den avsedda ändringen genom den möjlighet, som därmed öppnades, att kunna mot nedsatt tullavgift från utlandet införa vissa delar, vilka antingen icke alls tillverkas inom landet eller ock här skulle betinga ett pris, som i alltför hög grad skulle försvåra konkurrensen med de importerade färdiga automobilerna. — — —

Genom införandet av 10 procents värdetull å sådana artiklar, som äro avsedda att här i landet användas för sammansättning av automobiler, komme tullen å delarna till en av de billigare i marknaden förekommande automobilerna att understiga tullen å den färdiga vagnen med omkring 100 kronor, vilket skulle innebära en minskning av å delarna nu utgående tull med cirka 30 kronor.¹ Den största delen härav, eller omkring 20 kronor, skulle belöpa å ytterdäck och innerslangar av kautschuk för hjulringarna. Dessa draga nu en viktull av 1 krona 20 öre per kilogram, vilken tull enligt samstämmiga, från skilda håll meddelade uppgifter torde motsvara omkring 30 procent av varuvärdet. En sådan tullsänkning kan ju synas anmärkningsvärd. I detta sammanhang må emellertid erinras därom, att enligt nu gällande bestämmelser ovan nämnda viktull ej utgår för ytter- och innerslangar vid import av färdiga automobiler; härvid ingå nämligen ringarnas värde i automobilens, och tullen utgår sålunda även för ringarna med endast 15 procent av värdet. Tullsänkningen skulle sålunda beträffande ringar till de automobiler, som de amerikanska automobilfirmornas dotterbolag skulle komma att tillverka här i landet, motsvarande det antal automo-

¹ Beräkningen är gjord med ledning av de prisuppgifter, som finnas angivna i bilagan till bevillningsutskottets betänkande nr 44 år 1925.

biler av dessa märken, som nu införas i färdigt skick, praktiskt taget inskränka sig till 5 procent av värdet. För de ringar, som införas för att ersätta förslitna ringar, bleve tullsatsen allttjämt oförändrad. Däremot skulle tullsänkningen i hela sin utsträckning komma en industri till godo, som är inriktad på sammansättning av företrädesvis här i landet tillverkade delar. Härvid är dock att märka, att tullen endast utgår med 15 procent av värdet, därest ringarna införas anbragta å hjul. Med gummiringar försedda hjul till åkdon äro nämligen upptagna i rubrik 1098 med 15 procents värdetull. Denna möjlighet till tullsänkning torde emellertid av tekniska skäl ej vara av större betydelse för sistnämnda automobilfabrikanter.

Skulle man med hänsyn till den inhemska kautschuksindustriens intresse av att nu utgående tull bibehålles oförändrad även i fråga om de ringar, som komma att användas för en här etablerad sammansättningsindustri, undantaga ifragavarande artikel från tillämpningen av lägre tull för sammansättningsdelar, komme denna industri att i konkurrensen med från utlandet införda autobiler hava att vidkännas en belastning, motsvarande den icke oväsentliga skillnaden mellan viktullen för ringarna och 15 procent av deras värde, ett missgynnande av de inhemska företagen som påtalats av representanter för en här nyligen startad automobilfabrik. Den närmaste utvägen till undanröjande av detta missförhållande under bibehållande av den nuvarande tullen å automobilringar synes vara att vid införsel av färdiga autobiler belägga ringarna med särskild tull. Förslag i sådan riktning har också framställts, varvid hänvisats till det förhållandet, att vikten av ringarna i varje fall måste vid införsel av autobiler fastställas i och för uppdebitering av automobilringskatt, vadan en särbeskattning av automobilringarna ej skulle försäka ökat besvär vid tullbehandlingen. Ett genomförande av detta förslag synes böra ske på det sätt, att — utöver den tull, som beräknas å automobilens värde, ringarnas värde häri inberäknat — särskild viktull åsättes ringarna, motsvarande skillnaden mellan 15 procents värdetull och nu gällande viktull, vilken skillnad med nuvarande pris utgör omkring 60 öre per kilogram. Enahanda tilläggstull bör under ovan angiven förutsättning även utgå för med gummiringar försedda hjul till autobiler. Förslaget är emellertid förenat med vissa olägenheter, vilka synas knappast uppväga de fördelar, som kautschuksindustrien kan förvänta av detsamma. Oavsett att en dylik särbeskattning av en del till en vara förefaller mindre tilltalande, blir det alltid vanskligt att fastställa en efter vikt utgående tilläggstull, vilken rätteligen bör följa växlingarna i värdet av ringarna. Då de inhemska ringfabrikanternas intresse enligt meddelad upplysning företrädesvis ligger i försäljning av ersättningsringar till förslitna automobilringar, synes, med hänsyn även tagen till den av riksdagen anbefallda revisionen av tullarna å kautschuksvaror, anledning knappast föreligga att undantaga automobilringar från den ifrågasatta tullindringen för sammansättningsdelar till autobiler.

Ett medgivande i ovan angiven riktning torde emellertid ej böra givas generell räckvidd, när det måste tillses, att eftergifterna i tullhänseende endast komma verklig automobilfabrikation till godo och att för deras åtnjutande utfärdas de kontrollföreskrifter, som kunna befinnas erforderliga, allt beroende på förhållanden, vilka icke lära kunna bedömas annat än genom undersökning i varje särskilt fall. Det torde därför böra ankomma på Kungl. Maj:ts prövning, huruvida och på vilka villkor den avsedda tulllättningen må av visst företag tillgodonjutas.

Då den av 1925 års riksdag beslutade tullnedsättningen — oavsett den

förenkling av tullbehandlingen som man önskade vinna — uteslutande hade till syfte att bereda möjlighet för uppkomsten av en sammansättningsindustri här i landet och sålunda icke avsåg någon lindring i tullbeskattningen av reservdelar till automobiler, synes särskild anledning ej föreligga att vid ett genomförande av det här framställda förslaget bibehålla den lägre tullen för sådana i taxan ej särskilt nämnda automobil-delar, vilka tillhöra den sistnämnda kategorien. Åtskilliga skäl tala också för införandet av samma tullsats för dessa som för färdiga automobiler. En enhetlig tullbeskattning av det färdiga fabrikatet och dess delar är en i vår tullagstiftning ganska allmänt genomförd princip, varigenom man äsyftat förekomma, att vissa för helfabrikat fastställda tullsats eruderades genom införandet av föremålen i söndertaget skick. Ehuru denna synpunkt här icke torde behöva komma till beaktande, synes genomförandet i största möjliga utsträckning av likformighet i tullsatserna för automobiler och deras delar framstå såsom en lämplighetsåtgärd. Erinras må ock därom, att en sådan likformighet redan förefinnes beträffande automobil-tullen och tullen å karosserier, underreden och med gummiringar försedda hjul till automobiler. Ur statsfinansiell synpunkt skulle höjningen av tullen å förut nämnda reservdelar till 15 procent av värdet i viss mån kompensera den föreslagna sänkningen å de prisbilliga, i taxan särskilt nämnda delarna, som inkomma för sammansättningsindustriens behov.»

Vidkommande avfattningen av de bestämmelser, som vid bifall till vad ämbetsverken ifrågasatt skulle innehållas i tulltaxan, hava ämbetsverken yttrat:

Bestämmelsernas avfattning.

»I tulltaxan ej särskilt nämnda delar till automobiler skulle — — — upptagas i rubriken 1098. Genom en sådan ändring skulle även viss förenkling av nämnda rubrik kunna vinnas, i det att orden 'underreden och med gummiringar försedda hjul därtill, ej avsedda till flygplan; ävensom karosserier till automobiler' kunde utgå, enär dessa föremål innefattas i begreppet automobil-delar. Visserligen förekomma med gummiringar försedda hjul till andra åkdon och fordon än automobiler. Såsom importartiklar äro de emellertid, om man undantager dylika hjul till flygplan, utan betydelse. Likaledes skulle den till rubrik 1098 fogade anmärkningen angående tullbehandlingen av sistnämnda hjul bliva överflödig.

Beträffande formen för den taxaändring, som skulle betingas av en tull-lindring för sådana delar och tillbehör till automobiler, vilka äro avsedda att här sammansättas till dylika fordon, ligger det nära till hands att, efter förebild från tulltaxans bestämmelser i närbesläktade fall, ifrågasätta införandet av en anmärkning till rubrik 1098. Då emellertid genom en sådan anmärkning en särskild tullsats skulle fastställas icke blott för de i rubriken angivna delarna utan även för delar och tillbehör, hänförliga till ett flertal olika tulltaxerubriker, synes bestämmelsen böra erhålla särskild rubriknummer, ett förfarande som icke är utan motsvarighet i vissa andra delar av tulltaxan.

På grund av vad — — — anförts få ämbetsverken hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes i proposition till nästa års riksdag föresla, att rubrikerna 1098 och 1098 $\frac{1}{2}$ i gällande tulltaxa måtte erhålla följande ändrade lydelse:

1098 Järnvägs- och spårvägs-vagnar i förening med motorer eller ångmaskiner; automobiler och delar därtill, ej särskilt nämnda, samt andra åkdon

och fordon, ej särskilt nämnda, även med motor försedda 100 kr. 15: —

1098¹ 2 Delar och tillbehör, andra än underredet och karosserier, för tillverkning av automobiler må, på särskilt tillstånd, utlämnas mot en tull av 10 procent av värdet.

Ann. Meddelande av sådant tillstånd ankommer på prövning av Konungen, som jämväl bestämmer villkoren för tillståndets åtnjutande.»

Industri
inom frihamn.

Vad slutligen angår den anbefallda utredningen i fråga om eventuell tullenedsättning för varor, som förädlades inom frihamn, och den inverkan, resultatet av denna utredning till äventyrs kunde få å förutsättningarna för uppkomsten av en industri för sammansättning av automobiler inom frihamn, hava kommerskollegium och generaltullstyrelsen anfört följande:

Även om utredningen skulle leda till sådant resultat, att förädlingsindustri inom frihamn bleve på ifrågasatt sätt gynnad, skulle fördelen därav för automobilindustriens vidkommande vid ett genomförande av ämbetsverkens framställda förslag beträffande tullen å automobildelar bliva av mindre betydelse. Då en dylik inom frihamnen bedriven industri komme att avsätta sina fabrikat ej endast på den utländska marknaden utan även på tullinlandet, bleve nämligen densamma i och för sistnämnda gren av sin verksamhet underkastad enahanda kontroll från tullverkets sida, som måste tillämpas vid fabrikation utom frihamnsområdet. Vid sådant förhållande bleve den lättnad, en inom frihamn bedriven tillverkning av ifrågavarande slag skulle erhålla i fråga om kontrollen å exporten, av underordnat värde.

Jernkontoret.

Till fullständigande av den utredning, som kommerskollegium och generaltullstyrelsen förebragt, hava ämbetsverken med skrivelsen den 15 december 1926 i avskrift översänt en den 29 oktober 1926 dagtecknad skrivelse från fullmäktige i jernkontoret, vid vilken fogats en redogörelse för en genom fullmäktiges försorg på förekommen anledning verkställd särskild undersökning. Denna avsåg att utröna, huruvida ur järnhanterings synpunkt en mera omfattande inhemsk bilindustri vore önskvärd, vilka tekniska förutsättningar, som kunde finnas för svenskt material att konkurrera med utländskt sådant, samt huruvida för närvarande svenskt material, förutom i kullager, användes för bilfabrikation i utlandet. Redogörelsen, som grundar sig på uttalanden från tolv i jernkontoret delaktiga stälverk, har i huvudsak följande innehåll:

»Samtliga stälverk hava förklarat, att en mera omfattande inhemsk bilindustri givetvis skulle bliva av stor betydelse för vår järnhantering. Dels komme verken därigenom att beredas ökad avsättning på ett område, för vilket det svenska kvalitetsstålet väl lämpade sig, dels bereddades för desamma möjligheter att vinna ökad erfarenhet på detta speciella kvalitetsområde, vilken omständighet borde bidraga till en stegrad export av här ifrågakommande stålslag. — — —

Beträffande det svenska stålets lämplighet som utgångsmaterial vid tillverkning av automobiler hava samtliga tillfrågade bruk anfört, att de anse

sina respektive automobilstål jämbördiga med eller överlägsna de utländska. Av de inkomna svaren framgår vidare, att åtskilliga bruk sedan flera år tillbaka ägnat sig åt tillverkning av stålkvaliteter, speciellt lämpade för automobilindustrin, samt att de varit och allt fortfarande äro leverantörer av automobilstål för export. Som exempel på användningsområden — förutom i kullager — för det svenska stålet må nämnas, att detsamma exporteras för tillverkning av axlar, tappar, kuggjul, fjäderbultar, vevstakar, kambultar, kamaxlar, automobilfjädrar, ventiler etc. Dessutom tillverkas andra för bilindustrin behövliga varor, såsom kalldragna stålrör, stålwire m. m. Ett bruk tillverkar färdiga automobilfjädrar, som enligt uppgift visat sig särskilt hållbara och betydligt mera långlivade än de originalfjädrar, som exempelvis de amerikanska bilfabrikanterna leverera. Ett annat av de tillfrågade bruknen meddelar, att det levererar delar till chassier.

De här lämnade uppgifterna torde vara tillfyllest för att visa, hurusom det svenska stålet väl lämpar sig för tillverkning av bilar samt att detsamma redan funnit sådan användning i såväl in- som utlandet. Ävenså torde av det föregående framgå, att en inhemsk biltillverkning i större omfattning skulle bli till verkligt gagn för vår järnhantering, speciellt med hänsyn till det prekära läge denna allt sedan världskrigets slut befinner sig uti.

Beträffande slutligen — — — motion om sänkningar av vissa nu gällande tullavgifter i syfte att befrämja uppkomsten inom landet av en industri för sammansättning av bilar, torde vara uppenbart, att en dylik sänkning skulle minska utsikterna för etablerandet av en självständig biltillverkning inom landet. Den redan nu svåra konkurrensen bleve därigenom ändå kraftigare — — —.»

Sveriges maskinindustrieförening har i ett till kommerskollegium avgivet yttrande av den 16 november 1926 framfört det önskemål, att, därest en större marginal än den nuvarande mellan tullsatserna för färdiga bilar och delar till sådana kunde anses ändamålsenlig för beredande av bättre skydd åt en sammansättningsindustri inom landet, densamma måtte åstadkommas genom höjning av tullsatsen för färdiga bilar. Föreningen har därvid fäst uppmärksamheten å att man för närvarande försökte få till stånd inom Sverige en automobilindustri, avseende produktion av billiga personbilar, vilka lämpade sig för svenska förhållanden och vore i största möjliga utsträckning tillverkade av svenskt material, ävensom förmenat, att med de stora förutsättningar, som här i landet förefunnes med avseende å tillgång till såväl viktigare erforderliga råmaterialier som skicklig ingenjör- och arbetskraft, en dylik industri icke saknade utsikt att med framgång upptaga kampen mot utländsk konkurrens. I anslutning därtill har föreningen gjort följande uttalande:

*Maskin-
industri-
föreningen.*

»Helt säkert torde en rent inhemsk automobilindustri vara av långt större betydelse för vårt land än en av utländska intressenter etablerad industri för enbart hopmontering av från utlandet införda viktigare detaljer, icke blott i det avseendet, att en hemmaindustri i än högre grad än en montageindustri skulle medföra en större förbrukning av inhemskt råmaterial och förnödenhetsartiklar, utan jämväl däruti, att den skulle, både direkt och in-

direkt, skapa ökade arbetstillfällen. Vikten av att i händelse av ofred eller isoleringsåtgärder från främmande makter äga en egen automobilindustri inom landet, nog produktionskraftig, om ock endast som ett provisorium, att göra oss oberoende av import, torde vara av sådan vikt, att detta förhållande icke må förgätas vid ärendets behandling.»

Emellertid har föreningen förklarat, att, därest genom ändring av gällande tullagstiftning ett underlättande av rådande svårigheter vid tullbehandlingen av autombildelar kunde ernås utan nedsättning av tullen för sådana delar och anordningen komme att befrämja uppkomsten av bilmontageindustri inom landet, icke något vore att erinra mot en dylik ändring.

Vad föreningen sålunda framfört, har föranlett kommerskollegium och generaltullstyrelsen att i den förut omförmälda skrivelsen till Kungl. Maj:t den 15 december 1926 uttala, att ämbetsverken funnit sig ej nu böra förorda någon framställning till riksdagen om höjning av tullen för automobiler, därvid såsom skäl anförts bland annat, att kommerskollegium vid flera föregående tillfällen framställt förslag i sådant syfte utan att dessa förslag blivit upptagna av Kungl. Maj:t.

Särskilda
framställ-
ningar.

I detta sammanhang må slutligen anmälas följande till Kungl. Maj:t från enskilda inkomna framställningar, som ansluta sig till omhandlade spörsmål:

Aktiebolaget Volvo i Göteborg har i en den 22 november 1926 dagtecknad skrift hemställt om vidtagande av åtgärder, för att tullen på sådana *autobilringar* och *inner slangar*, som införas för sig, måtte sänkas från 1 krona 20 öre för kilogram (tulltaxerubriken 643) till 15 procent å värdet (rubriken 1098) eller alternativt för att tullen på ytterdäck och gummi-slangar, monterade på hjul eller på kompletta automobiler måtte, i stället för att hänföras till tulltaxerubriken 1098, förklaras skola ingå under tulltaxerubriken 643. I sin skrift har bolaget, med förmälan att det förstberörda alternativet vore för bolaget fördelaktigast, upplyst, att bolaget vid import av ytterdäck och inner slangar, avsedda att monteras på i Sverige tillverkade automobiler, finge betala tull, som uppginge till 10 kronor 53.4 öre per ytterdäck och slang, medan bolagets utländska konkurrenter, som importerade färdiga biler med påsatta ringar, hade att för dessa ringar erlägga en tull, motsvarande i förevarande fall endast 5 kronor 90.7 öre per ytterdäck och slang.

G. C. Faxé i Malmö har i en den 30 december 1926 dagtecknad skrift ifrågasatt, att vid en eventuell proposition till riksdagen om tullnedsättning för autombildelar måtte föreslas, att den nuvarande tullen för *ackumulatorbatterier* och delar till sådana, avsedda för automobiler, eller 32 kronor för 100 kilogram (rubriken 1067) skulle bibehållas; att, om värdetull för sådana varor i stället komme att förordas, värdet skulle beräknas efter i Sverige gällande engrospris för motsvarande vara; samt att nedsättning av tull icke finge åtnjutas utom för föremål, som bevisligen vore avsedda att inmonteras i nybyggda automobiler. Sökanden, som upplyst, att han vore innehavare av firman Nordiska ackumulator fabriken G. C. Faxé, vars tillverkning av ackumulatorbatterier vore avsedd att framdeles innefatta huvudsakligen automobilbatterier, har till stöd för sin framställning anført väsentligen följande. Konkurrensen med utländska fabriker om leverans av

batterier till i trafik inom Sverige varande automobiler, vilkas antal kunde uppskattas till 100,000, av vilka 25 procent årligen behövde förnya sina batterier, vore oerhört stor, varför ett verksamt tullskydd erfordrades. Överginge man till värdetull, kunde befaras, att utländska firmor med dotterbolag i Sverige fakturerade ifrågavarande artiklar till dotterbolagen till sina självkostnader i hemorten, varigenom tullen bleve betydelselös. Skulle nedläggning beviljas även för ackumulatorer, avsedda att ersätta förbrukade sådana i gamla automobiler, vore utsikterna till framgång för en inhemsk ackumulatorindustri tillintetgjorda.

Kommerskollegium och generaltullstyrelsen hava den 29 december 1926 gemensamt yttrat sig i anledning av förstnämnda framställning samt därvid endast hänvisat till vad ämbetsverken i sin den 15 december 1926 avgivna utredning anfört i det ämne, som berörts i framställningen.

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 synt mig böra tagas under övervägande, huruvida icke större enhetlighet beträffande tullsatserna skulle kunna åvägbringas till förmån för sammansättningsindustrien.

*Departements-
chefen*

Såsom kommerskollegium och generaltullstyrelsen framhållit, skulle detta 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 automobil tillverkning avsedda delar, dock med undantag för underrederna och karosserier. Ett hopfogande av sistnämnda delar med varandra kan icke betecknas såsom automobil tillverkning, 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 oefftergivlig 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 förmånen 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.

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 äsyftat 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 syftet 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, fastställs 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 värdetull 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 fun-

nit så mycket rimligare, som sammansättningsindustrien likväl får tillgodoräkna 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.

Enligt gällande tulltaxebestämmelser tullbehandlas automobilgummiringar, då de införas lösa, efter tulltaxerubrik 643, varigenom de åsättas en tull av 1 krona 20 öre för kilogram, enligt verkställda beräkningar ungefär motsvarande 30 procent av värdet, men då de importeras monterade å färdig bil eller eljest fastsittande å hjul, efter rubriken 1098, varigenom de påföras tull med 15 procent av värdet. Med tillämpning av mitt förslag skulle för lösa gummiringar, avsedda för sammansättningsändamål, tullen nedsättas från nyssnämnda storlek av omkring 30 procent till 12 procent av värdet, vilket givetvis skulle innebära ett visst missgynnande av den inhemska kautschuksindustrien. Om man med hänsyn härtill, d. v. s. till denna industris intresse av att nu utgående tull bibehålles oförändrad även i fråga om ringar, som komma att användas för en här etablerad sammansättningsindustri, skulle undantaga ifrågavarande artikel från tillämpningen av lägre tull för sammansättningsdelar, komme å andra sidan sammansättningsindustrien att i konkurrensen med färdiga automobiler, som införas från utlandet, hava att vidkännas en belastning, motsvarande den icke oväsentliga skillnaden mellan viktullen för ring-

arna och 15 procent av deras värde. En nära till hands liggande utväg kunde då synas vara att, på sätt kommerskollegium och generaltullstyrelsen berört, vid införsel av färdiga automobiler belägga ringarna med en särskild tilläggstull. Då emellertid — även bortsett från de invändningar av teknisk art som ämbetsverken anfört däremot — en dylik åtgärd i sista hand skulle på ett ganska kännbart sätt drabba biltrafikanterna i form av höjda bilpriser, anser jag mig icke kunna förorda densamma. Anledning därtill synes mig så mycket mindre föreligga, som gummiringsfabrikationen här i landet hittills i övervägande grad torde hava varit inriktad på framställning av reserv- och ersättningsringar, vilka ju vid import allt fortfarande skulle komma att draga den nuvarande tullen av 1 krona 20 öre per kilogram.

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.

Om de föreslagna lättnaderna i fråga om tullbehandlingen till förmån för sammansättningsindustrien genomföras och i samband därmed tullsatsen för sammansättningsdelar till automobiler bestämmes till allenast 12 procent, lärer 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 automobiltullens avkastning. En sådan minskning uppväges emellertid i viss mån av ökningen i tullsatsen å sådana ej särskilt nämnda automobildelar, 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.

Departementschefens hemställan.

Med åberopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels besluta, att rubrikerna 1098 och 1098^{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 tullberäkningen	Tullsats
			Kronor öre
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 ^{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.

Statsrådet Hamrin tillkännagiver, att han icke biträder vad föredragande departementschefen sålunda hemställt.

Statsrådets övriga ledamöter instämma med föredragande departementschefen; och behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla vad denne hemställt samt förordnar, att proposition av den lydelse, bil. litt. vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
E. Regnér.