

INDUSTRIENS UTREDNINGSSINSTITUT

**TULLUNIONEN**  
**MELLAN**  
**BELGIEN, HOLLAND OCH LUXEMBURG**  
**(BENELUX-UNIONEN)**

---

STOCKHOLM

1947



FCF

Varia

I N D U S T R I E N S   U T R E D N I N G S I N S T I T U T

TULLUNIONEN

MELLAN

BELGIEN, NEDERLÄNDERNA OCH LUXEMBURG

(BENELUX-UNIONEN)

---

Stockholm 1947





Den 10 april 1947 började i Genève det andra sammanträdet i det förberedande utskottet av den Internationella handelskonferensen. Förutom att avsluta förarbetena för statuterna till I.T.O. (International Trade Organisation) och att uppställa principerna för den kommande handelspolitiken står på dagordningen att upptaga förhandlingar om en allmän tull-sänkning och om avskaffandet av resp. nedsättning i nu gällande preferenser. Utan att avvakta utgången av Genève-förhandlingarna ha de tre nordvästeuropeiska länderna, Holland, Belgien, Luxemburg, beslutat att förverkliga de planer på en tullunion, som uppgjordes av de tre ländernas landsflyktiga regeringar i London år 1943.

Tullunionen mellan Belgien-Luxemburg och Holland (Benelux-unionen) kommer att medföra, att de strävanden i denna riktning, som ideligen återkommit sedan mer än 100 år tillbaka och som man under mellankrigsperioden försökte realisera genom Ouchy-överenskommelsen av år 1932, bli förverkligade. Under det att man då endast planerade en sänkning av mellantullarna, avser man nu att helt och hållet upphäva dessa och att införa en gemensam tulltaxa gentemot övriga länder för att så småningom söka nå fram till en fullständig ekonomisk union. Denna utvidgning av den sedan år 1922 bestående ekonomiska unionen mellan Belgien och Luxemburg<sup>1)</sup> kommer att medföra, att ett enhetligt handelsområde med över 18 milj. invånare uppstår, som efter omfånget av sin utrikeshandel före kriget kommer att intaga den tredje platsen i världshandeln efter England och USA.

#### Allmänna förutsättningar för en ekonomisk union.

Tanken på en ekonomisk union mellan dessa nationer ligger ur flera synpunkter mycket nära till hands. Det är här fråga om två till varandra gränsande länder med ungefär samma yttinnehåll, samma invånareantal och nästan samma befolkningstäthet, vilka före kriget på det hela taget hade

---

1) Behandlas i det följande i de flesta fall såsom en enhet.

samma levnadsstandard. Båda voro på det intimaste förbundna med världshushållningen, och deras andel i världshandeln var ungefär densamma. Bägge länderna äga dessutom värdefulla koloniområden. Ur ekonomisk synpunkt är det även av stor betydelse, att de bägge ländernas näringsliv i flera avseenden komplettera varandra.

#### Tidigare planer på ekonomiskt samarbete.

Det är därför helt naturligt, att man på bägge håll alltsedan 1800-talets början eftersträvat att åstadkomma ett ekonomiskt samarbete mellan länderna. Det var till att börja med inte bara politiska bevekelsegrunder, som lågo bakom Wienkongressens beslut av år 1815 om en sammanslagning av Belgien och Holland, utan man ville även skapa en ur ekonomisk synpunkt harmonisk enhet genom att förena det industriella och jordbruksidkande Belgien med det dåvarande kommersiella, maritima och koloniala Holland. Visserligen förde religiösa och politiska meningsskiljaktigheter 15 år senare åter till en upplösning, men tanken på en ekonomisk union levde alltjämt kvar. År 1875 överlämnades såväl i belgiska som i holländska parlamentet en motion om att upprätta en tullunion mellan de båda länderna, dock utan effekt. År 1878 upptogs detta projekt officiellt i belgiska regeringen men på nytt utan resultat. Förnyade försök i slutet av år 1907 blevo också resultatlösa. Den ekonomiska utvecklingen medförde under tiden stora förändringar i den ekonomiska strukturen, särskilt i Holland, där jordbruksproduktionen avsevärt ökades. Den holländska grönsaksproduktionen och trädgårdsodlingen utvecklade sig så småningom till en av de mest effektiva i hela världen. Stora framsteg gjordes även i fråga om landets industrialisering, så att industriens produktionsvärde och arbetarantal i början av mellankrigsperioden överträffade jordbrukets. Även i Belgien gjorde industrialiseringen stora framsteg. Förvärvet av Kongo hade bl.a. till följd att särskilt metallindustrin utbyggdes och landets finansiella och kommersiella position i allmänhet stärktes. Trots de strukturella förändringar, som sålunda ägt rum sedan 1800-talets början, torde man likväl kunna säga, att de båda ländernas näringsliv, ehuru i vida mindre grad än för 100 år sedan, alltjämt i många avseenden komplettera varandra.

#### Näringslivets struktur i Belgien och Holland.

I Belgien-Luxemburg ligger huvudvikten på den tunga industrien. Väl utvecklade äro även den kemiska industrien och ett flertal halv- och

helfabrikatsindustrier (cement-, glas-, textilindustri etc.). Trots den långt drivna industrialiseringen är emellertid jordbruket långt ifrån av underordnad betydelse. Holland präglas däremot alltså av traditioner från sjöfart och handel med transoceaniska länder och från sin tidigare framstående ställning såsom jordbruksland. Men där finnas även en rad högtstående specialindustrier (skeppsbyggnad, konstsilke, radioapparater, livsmedel m.m.). Den synnerligen långt drivna specialiseringen i Holland visar sig även inom lantbruket med dess intensiva trädgårdsskötsel (grönsaker, frösorter, blommor, blomsterlökar, frukt) och dess högt utvecklade mejerihantering, vartill kommer ett omfattande fiske. En naturlig arbetsfördelning mellan de bägge länderna finnes alltså i synnerhet beträffande industrien. Å andra sidan råder en utpräglad konkurrens, t.ex. mellan vissa grenar inom jordbruket, mellan hamma, framför allt mellan Antwerpen och Rotterdam samt inom Rhenskeppsfarten.

#### Koloniaalområdenas ekonomiska struktur.

En jämförelse mellan de bägge ländernas kolonialområden ger vid handen, att de holländska besittningarna före kriget hade uppnått en högre grad av industrialisering med bl.a. väl utvecklade konsumtionsvaruindustrier. De äga även större rikedom på markfyndigheter, på vilka före kriget bl.a. föll 37,4 % av gummi-, 30,5 % av kopra-, 22 % av palmolja-, 20 % av te- och 16,8 % av tennproduktionen i världen. Deras befolknings-siffra utgjorde över 60 milj. med en befolkningstäthet på Java av 315 per km<sup>2</sup>. Belgiska Kongo och mandatområdena Ruanda-Urundi förfogade i jämförelse härmed blott över 13,9 % av palmolja-, 8,6 % av koppar- och 3,7 % av tennproduktionen, och befolkningen i dessa områden uppgick till 14 milj. Den mera framskridna industrialiseringen i de holländska kolonierna kom även till uttryck däri, att i Nederländska Indien förutom holländskt kapital (tillsammans 4 miljarder floriner) avsevärda utländska investeringar (tillsammans ca 1 miljard floriner) ha ägt rum, under det att investeringarna i de belgiska kolonialområdena i huvudsak inskränka sig till belgiskt kapital.

#### Utrikeshandel.

Näringslivets struktur i Belgien och Holland och deras kolonier avspeglar sig i deras utrikeshandel. Båda hade under åren före kriget en passiv handelsbalans - Holland såsom fordringsägareland av synnerligen ut-

präglad karaktär hade ett mycket högt importöverskott.

Importöverskott (i milj. dollar)			
	1936	1937	1938
Belgien	60	77	41
Holland	175	221	207

Sammansättningen av importen återspeglar de behov av spannmål och fodermedel, råvaror och halvfabrikat, som förefinnas i bägge länderna. Beträffande exportens sammansättning föreligger däremot en avsevärd skillnad så till vida som från Belgien-Luxemburg framför allt exporteras industriprodukter, medan av den holländska exporten förhållandet mellan industri- och jordbruksprodukter var 3:2. Värdemässigt var Belgiens totala utrikeshandel år 1938 10 % högre än Hollands.

Vad beträffar länderfördelningen i utrikeshandeln före kriget kom Holland år 1938 på fjärde plats bland de belgisk-luxemburgska såväl import- som exportländerna (med avseende på importen efter Frankrike, Tyskland och U.S.A.; med avseende på exporten efter Frankrike, England och Tyskland). Belgien-Luxemburg å sin sida intogo år 1938 andra platsen bland de holländska importländerna (efter Tyskland och före U.S.A. och England) och tredje platsen bland avsättningsländerna för den holländska exporten (efter England och Tyskland och före Nederl. Indien, Frankrike och U.S.A.). Varubytet de bägge länderna emellan visade regelbundet ett avsevärt överskott till förmån för Belgien-Luxemburg-Unionen. Var och en av dem deltog värdemässigt i den andras totala utrikeshandel med ca 10 %.

De bägge ländernas varubyte med sina kolonier före kriget uppvisade så till vida en väsentlig skillnad, som Hollands handelsbalans med Nederl. Indien i det närmaste vägde jämnt, medan Belgiens varubyte med sina besittningar regelbundet medförde ett stort importöverskott. Å andra sidan deltog Nederl. Indien långt intensivare i det internationella varubytet än de belgiska kolonierna i Afrika. Under det att i de senare före kriget värdemässigt 78 % av utförseln och 35 % av införseln föllo på moderlandet, voro de motsvarande procentsatserna i Nederl. Indiens utrikeshandel 20 % och 22 %.

#### Förutvarande handelspolitik.

En överblick av grundvalarna för Belgien-Luxemburgs och Hollands utrikeshandel under förkrigstiden ger sålunda vid handen att de bägge länderna voro synnerligen kraftigt engagerade såväl i världshandeln som i

varandras utrikeshandel. Det är med hänsyn härtill naturligt, att de tre länderna alltid hörde till de stater, som försökte upprätthålla en liberal handelspolitik, och att autarkitendenserna hos dem icke vunno någon genklang. Så t.ex. visade ett vid handelskonferensen i Genève år 1927 uppställt index för tulltaxorna - i procent av 1925 års marknadspriser på den viktigaste världshandelsartikeln - att båda länderna hörde till den grupp stater (med Danmark, Sverige och Schweiz), som nöjde sig med ett relativt lågt tullskydd på mindre än 15 % (för Belgien 8, för Holland 4 %). Man hade här ett uttryck för en handelspolitik, som visserligen under 30-talets kris måste underkastas vissa justeringar i form av tullförhöjningar, kontingenteringar etc., men som dock hela tiden har följt en frihandelsvänlig linje. De båda länderna använde under denna period i nästan samma grad importkontingenteringar (år 1937 i Belgien 24 % och i Holland 26 % av värdet av den totala importen). Tullförhöjningar företogs huvudsakligen av Holland, så att år 1939 bådas tullinkomster voro ungefär lika höga.

Förutsättningarna för en ekonomisk union äro sålunda i flera viktiga avseenden mycket gynnsamma. De två ländernas gemensamma öden under det senaste världskriget ha dessutom givetvis i hög grad stärkt samhörighetskänslan mellan folken, och tanken på en intimare samverkan måste ur de nu nämnda synpunkterna ha förefallit mycket naturlig.

#### De första stegen mot tullunionen.

Det första steget mot unionen togs i London hösten 1943, då de tre ländernas landsflyktiga regeringar kommo överens om att gemensamt förbereda övergången från krigs- till fredshushållning. I denna avsikt undertecknades den 21 oktober detta år en valutaöverenskommelse, vilken fastställde förhållandet mellan belg.fr och gulden till 16,52 belg. fr = 1 florin. Denna överenskommelse kompletterades senare genom ett avtal med England som även fixerade kursen vis-à-vis pund sterling. Den nya kursen (1 pund = 176,63 belg.fr, resp. 10,69 fl.) innebar en nedskrivning av de båda valutorna med 20 % i förhållande till pundet och med 30 % i förhållande till dollarn. Nästa steg togs ett år senare - i september 1944, två dagar efter de allierades intåg i Brüssel - då avtalet om den nya tullunionen undertecknades. Detta skulle träda i kraft i och med att de tre ländernas förvaltning åter övertagits av deras Londonregeringar och var (enligt fördragets art. 8) endast tänkt såsom förberedelse för den fullständiga ekonomiska union, som är det slutliga målet för samarbetssträvandena.

### Olikheter i den ekonomiska utvecklingen efter kriget.

Förhoppningarna att kunna genomföra tullunionen omedelbart efter kriget blevo emellertid snart grusade. Förutsättningarna försämrades nämligen i hög grad genom att den ekonomiska utvecklingen i de bägge länderna efter krigets slut kom att uppvisa högst avsevärda skiljaktigheter. Till att börja med var utgångsläget för återuppbyggnaden helt olika. Förutom att Hollands befrielse kom nio månader senare<sup>1)</sup>, var omfattningen av krigsskadorna här betydligt större än i Belgien. Härigenom uppkom givetvis stora skillnader i försörjningsläget mellan länderna. Under striderna i Holland på sommaren och hösten 1944 förstördes skörden nästan totalt och fruktbara områden lades under vatten. I Belgien däremot blev 1944 års skörd i det närmaste oskadad. Likartat var förhållandet med industriproduktionen, för vilken förutsättningarna i Holland på grund av de vida svårare krigshärjningarna voro avsevärt sämre. Dessutom voro möjligheterna att förbättra situationen genom import av flera skäl mindre gynnsamma för Hollands del.

I Rotterdam och Amsterdam voro hamn- och kajanläggningarna, lagermagasinen, slussarna etc. till största delen förstörda, och segellederna i stor utsträckning spärrade av sjunkna fartyg. Först så sent som på hösten 1945 resp. i juli 1946 (Amsterdam) kunde de båda hamnarna åter anlöpas av större fartyg och detta endast i begränsat antal. Antwerpens hamnanläggningar däremot voro nästan intakta och kunde från och med december 1944 användas för den civila försörjningen. Då Antwerpen dessutom utgjorde den viktigaste ilastningshamnen vid hemtransporten av de allierade stridskrafterna, kunde fartygen på återresan till Europa lasta varor för Belgiens försörjning.

Även vad finansieringen av den första nödvändigaste importen beträffar, visade sig en väsentlig olikhet. Medan Holland uteslutande var hänvisat till utlandskrediter, av vilka landet hittills upptagit ca 1 miljard dollar och vilka erhöles först efter långvariga förhandlingar, förfogade Belgien omedelbart tack vare förskottsbetalningar och leveranser till de allierade arméerna över betydande utländska valutatillgodohavanden. Härigenom kunde Belgien snabbt tillfredsställa de mest trängande behoven av såväl produktions- som konsumtionsvaror, medan Holland, liksom de fles-

1) Som bekant blev nästan hela Belgien och de angränsande södra delarna av Holland i rask följd befriade under augusti-september 1944, medan det övriga Holland och i synnerhet västprovinserna med hamnarna förblevo besatta ända till maj 1945.



ta europeiska länder, var och alltså är i behov både av varor och av valutor för att kunna köpa dem. Det belgiska försprånget i fråga om återuppbyggnaden kom på grund härav att bli ännu större.

Även i ett annat viktigt avseende befordrade närvaron av allierade trupper på belgiskt territorium en divergerande utveckling av det ekonomiska läget i de bägge länderna. Den ökning av efterfrågan på varor och tjänster, som härstammade från dem, bidrog i hög grad till att skärpa inflationstrycket i landet. Under det att man i bägge länderna lyckades hålla pris- och lönestegringar inom förhållandevis snäva gränser ända till slutet av år 1945, undergick läget i Belgien under år 1946 en kraftig försämring, som med utgångspunkt från 1936-1938 = 100 förde upp levnadskostnadsindex till 325 och löneindex till 320. I Holland däremot lyckades man hålla utvecklingen under bättre kontroll, och motsvarande siffror blevo här 181 och 175. Vid årsskiftet 1946-47 voro pris- och lönenivåerna fortfarande tämligen stabila i Holland, medan läget i Belgien alltså var tämligen labilt. Här företog man i mitten av februari i år en prissäkring med 2-15 % för ett stort antal konsumtionsvaror, samtidigt som man införde lönestopp. Man syftade med dessa åtgärder närmast till att åstadkomma en stabilisering av priser och löner på en nivå som låg ungefär 200 % över förkrignivån, medan i Holland en stabilisering inträtt på dubbla förkrignivån.

Det snabbare återuppbyggnadstempot och den på det hela taget gynnsammare ekonomiska utvecklingen i Belgien kom även till synes i utrikeshandeln. Understödd av den import av råvaror och andra kapitalvaror, som tillgången på utländska valutor möjliggjorde, kom den belgiska exportindustrien snabbt på fötter och kunde, trots högt uppskrivade priser, utan svårighet finna avsättning för sina produkter framför allt tack vare förhållandevis korta leveranstider. Under år 1946 kunde Belgien med sin export täcka 56 % av importen, som till en rätt betydande del bestod av konsumtionsvaror, vari även ingick lyxvaror. Holland däremot, som endast kunde täcka 35 % av importen med export, måste i mycket högre grad inrikta sig på import av råvaror och maskiner för återuppbyggnaden. Dessutom var Holland, som tidigare nämnts, i vida större utsträckning hänvisat till utlandskrediter, medan det gynnsamma läget i Belgien även möjliggjorde lån till utlandet (inmot 4 miljarder belg.fr till Holland och Frankrike).

Utvecklingen av utrikeshandeln påverkades i hög grad också av förhållandena i de bägge ländernas kolonialområden. Även här har utvecklingen för Belgiens del varit vida gynnsammare än för Hollands.

I Belgiska Kongo och mandatområdena Ruanda-Urundi undergick näringslivet under kriget en kraftig expansion, som bl.a. kom till uttryck däri, att såväl importen som exporten redan under år 1943 hade fördubblats i jämförelse med förkrigstiden. Under år 1945 steg exportöverskottet till 2,9 miljarder belg.fr från 1,7 miljarder år 1940. Bland avsättningsländerna återtog Belgien, som varit totalt avstängt från sina kolonier under kriget, redan år 1945 andra platsen efter USA. Under åren 1945 och 1946 exporterades per månad i genomsnitt 16.827 ton resp. 30.213 ton till ett värde av 128,2 resp. 301,8 miljoner belg.fr. Månadsgenomsnittet under de båda första månaderna 1947 uppgick till 44.889 ton med ett värde av 538,6 miljoner belg.fr.

I de holländska kolonierna var läget ett helt annat. Till att börja med ledo de svåra skador under kriget och den japanska ockupationen. Dessutom ha ju de militära operationerna till följd av den inhemska befolkningens uppror fortsatt även efter stormaktskrigets avslutning i fjärran östern. Indonesiens utrikeshandel har därför endast kunnat återupptas i starkt begränsad omfattning, delvis med hjälp av australiska krediter. Från att tidigare ha varit en värdefull inkomstkälla för Holland har Indonesien icke endast i det närmaste bortfallit såsom leverantör till moderlandet utan har även kommit att utgöra en belastning på den holländska betalningsbalansen. Investeringsbehovet enbart för själva återuppbyggnaden beräknas efter preliminära undersökningar uppgå till icke mindre än 500 miljoner dollar.

Förlusten av den tyska marknaden har till yttermera visso träffat Holland betydligt hårdare än Belgien. Såsom tidigare omtalats, kom Tyskland på första platsen bland de holländska importländerna och på andra platsen bland exportländerna. På grund av sammanbrottet i Hollands "Hinterland" ha även inkomsterna från transittrafiken minskats till en obetydlighet. Transithandeln - i synnerhet av stapelvaror (spannmål, kol, malm, trä, petroleum) - spelade en vida större roll för Rotterdam än för Antwerpen. Före kriget bestod 2/3 av godstrafiken på Rotterdam av transitgods, ett förhållande som återspeglas i Hollands betydligt större andel i tonnage för Rhentrafiken - närmare 50 % mot 20 % belgiskt tonnage.

#### Ekonomisk politik efter kriget.

Dessa olikheter i förutsättningarna för återuppbyggnaden ledde till att Holland och Belgien-Luxemburg i sin ekonomiska politik under de

sista två åren i många hänseenden slog in på olikartade vägar (med undantag för saneringen av penningväsendet där nästan samma metoder kommo till användning). Under det att man i Holland såg sig föranlåten att till grund för sin återuppbyggnad införa en planhushållning med sträng pris- och lönekontroll, kontroll av kreditväsendet och reglering av utrikeshandeln samt att bibehålla ransoneringen, kunde man i Belgien-Luxemburg efter en övergångsperiod med statsdirigerad ekonomi relativt tidigt börja upphäva de av kriget betingade ekonomiska regleringarna. Gemensamt för alla tre länderna var emellertid att man beslutsamt koncentrerade sig på övergångstidens praktiska problem och tog avstånd från alla slags industriella socialiseringsåtgärder.

#### Total ekonomisk union i tre etapper.

Det säger sig självt, att dessa olikheter i den ekonomiska utvecklingen och den ekonomiska politiken i flera avseenden lade hinder i vägen för den tilltänkta unionen. Även bland dess ivrigaste förespråkare funnos de som började tvivla på möjligheterna att genomföra den. När därför vederbörande ministrar i de tre länderna plötsligt samlades till en konferens i Haag i april 1946 för att på nytt diskutera de olika faserna av sammanslagningen av de bägge ländernas näringsliv, kom det i viss mån som en överraskning. Enligt de överenskommelser som därvid träffades ämnar man, för att undvika svårartade rubbningar i ländernas ekonomiska liv, söka nå fram till en total ekonomisk union i tre etapper, av vilka tullunionen är den första. Denna innebär dels upprättandet av en gemensam tulltaxa för varor importerade från andra än unionsländerna, dels upphävandet av alla tullar mellan de till unionen anslutna länderna. Däremot komma handels- och valutaregleringar ej att beröras av tullunionen. Med den andra etappen avser man att förenhetliga vissa avgifter på produktion och varuomsättning, såsom acciser och omsättningsskatt, beträffande vilka för närvarande stora skillnader råda mellan länderna. En utjämning av dessa avgifter är nödvändig, för att de skola få samma ekonomiska effekt i bägge länderna. En gemensam tullagstiftning skall även komma till stånd i detta skede. Den tredje och sista etappen, som alltså skall leda till ett fullständigt samordnande av de båda ländernas näringsliv, innebär bl.a. upphävandet av alla handels- och valutaregleringar mellan länderna. Den gemensamma gränsen skulle därmed sålunda bli helt fri.

### Samarbete vid I.T.O.-konferensen.

Vid slutet av ovannämnda konferens kunde en officiell kommuniké meddelas, att man hade beslutat "att genomföra tullunionen före årets slut". Man blev emellertid tvungen att, framför allt till följd av de alltmer tilltagande divergenserna i pris- och löneutvecklingen, avstå från att genomföra tullunionen under år 1946. De förberedande arbetena, som i främsta rummet togo sikte på att åstadkomma en gemensam tulltaxa, fortgingo emellertid och förde efter långvariga förhandlingar den 14 mars 1947 till undertecknandet av ett tilläggsprotokoll till avtalet av den 5 september 1944. I enlighet därmed överenskommo de tre länderna att vid I.T.O.-konferensen i Genève den 10 april uppträda såsom en tullunion, såtillvida som de till grund för förhandlingarna rörande en allmän tullsänkning skulle lägga den av dem utarbetade gemensamma tulltaxan. Man beslöt vidare, att denna taxa omedelbart skulle föreläggas respektive parlament för ratificering.

### Den nya tulltaxan.

Den nya taxan övertar den nuvarande belgiska taxans nomenklatur och därmed även den av Nationernas Förbund år 1937 utarbetade varuindelningen. Taxan omfattar ad valorem-tullar från 1 till 45 % för 1729 varuslag och specifika tullar för 46 kategorier, medan frilistan innehåller 555 varuslag. Beräkandet av tullsatserna, som för närvarande i Belgien-Luxemburg sker efter vikt och i Holland ad valorem, kommer hädanefter i huvudsak att ske ad valorem. Beträffande tullsatsernas storlek innebär den nya taxan en kompromiss, i det att den i allmänhet innebär en sänkning av de belgiska och en viss höjning av de holländska tullavgifterna. Följande exempel på de nya gemensamma tullavgifterna kunna nämnas.

	Genomsnittstaxa ad valorem	
	exklusive varorna på frilistan %	inklusive varorna på frilistan %
1. Kemiska och farmaceutiska produkter	10,1	4,2
2. Trä och trävaror, korkprodukter	12,0	9,4
3. Papper och pappersvaror	15,6	14,4
4. Textilier	16,9	14,9
5. Råmetaller och varor därav	9,1	8,4
6. Maskiner och apparater; elektrotekniskt material	8,2	8,2

Såsom ett resultat av de i Genève pågående förhandlingarna beträffande tullsatserna torde vissa reduktioner av ovanstående procentsatser vara att vänta.

#### Den senaste utvecklingen.

Den 2 och 3 maj i år samlades representanter för de tre regeringarna i Brüssel för att besluta om tidpunkten, då tullunionen skulle träda i kraft och om de ytterligare åtgärder som erfordrades för att förbereda den fullständiga sammanslagningen av ländernas näringsliv.

Tidpunkten för tullunionens ikraftträdande utsattes till den 1 september 1947 under förutsättning av att avtalen härom ratificerades av de tre ländernas parlament före den 1 juli i år. Då någon ratificering icke hade skett till detta datum och ej heller senare har kommit till stånd, är det ännu ovisst, när ikraftträdandet skall äga rum. Det finns emellertid mycket som talar för att man på ömse håll kommer att uppbjuda alla krafter för att tullunionen skall bli en realitet före utgången av detta år.

Man enade sig vid ovannämnda konferens vidare om att framlägga förslag till den gemensamma tullagstiftningen före den 1 januari 1948. Ett år efter det att tullunionen trätt i kraft skulle man även ha fattat beslut om förenhetligandet av acciserna, samt om lyx- och omsättnings-skatterna.

Beträffande tidpunkten för genomförandet av den totala ekonomiska unionen ansåg man sig icke kunna fatta något beslut. Av allt att döma kommer det att dröja ytterligare några år, då anpassningssvårigheterna i flera fall visat sig utomordentligt stora och i flera vitala frågor hittills endast små framsteg kunnat noteras. De som haft tillfälle att följa förhandlingarna på nära håll ha emellertid kunnat konstatera, att bägge parter äro besjälade av en uppriktig önskan att få en union till stånd och att man på bägge håll är fast besluten att söka övervinna alla svårigheter, även om det skulle innebära ett åsidosättande av egna intressen.

#### Organisation i stora drag av förberedelsearbetet.

Uppgiften att utarbeta planerna för unionens genomförande har lagts i händerna på tre särskilda organ: Conseil Administratif des Douanes, Conseil de l'Union Economique och Conseil des Accords Commerciaux. Dessa råd ha ett gemensamt sekretariat med säte i Brüssel och under ledning av



en holländare med en belgare som generalsekreterare. Alla tre äro liksom sekretariatet i Brüssel sammansatta av ämbetsmän från de tre ländernas ministerier.

Conseil des Douanes fick som första uppgift att utarbeta den gemensamma tulltariffen, varpå den fått ta hand om förenhetligandet av acciser och övriga avgifter. Dessutom skola här avgöras tvister, som kunna uppstå mellan länderna vid tillämpningen av de nya tullsatserna.

Conseil de l'Union Economique har som sin främsta uppgift att in i minsta detalj förbereda den etappvisa anpassningen av de båda ländernas ekonomiska liv fram till en fullständig ekonomisk union. För detta ändamål har rådet tillsatt sex kommittéer. Den första av dessa behandlar arbetsfördelningen inom industrien mellan Belgien och Holland. Den andra utreder frågor rörande jordbruk och fiske. En tredje kommitté är sysselsatt med frågor rörande distribution och indirekt beskattning, en fjärde med pris-, löne- och valutaspörsmål. Av de bägge återstående kommittéerna behandlar den ena de problem som unionen kommer att medföra för transportväsendet och framför allt för hamntrafiken, medan den andra har att utreda kolonialfrågor. Representanter från näringslivet ha såsom experter tillkallats för att medverka i dessa kommittéer. Dessutom ha sedan hösten 1946<sup>de</sup> belgiska och holländska industriförbunden knutit direkt kontakt för att med hjälp av privata avtal så långt som möjligt underlätta övergången. Detsamma gäller även inom enskilda industribranscher. Lantbruksorganisationerna inom de tre länderna skola i augusti 1947 sammanträda för första gången.

Då, såsom en följd av tullunionen, gemensamma handelsförhandlingar med tredje länder hädanefter bli nödvändiga, har Conseil des Accords Commerciaux inrättats för att bringa de tre unionsländernas interna intressen i överensstämmelse med varandra.

#### Tullunionens verkningar.

Det ligger utom ramen för detta arbete att mera ingående söka belysa tullunionens inverkan på näringslivet i Holland och Belgien, vare sig på kort eller lång sikt. Möjligheterna att skaffa upplysningar härom äro dessutom mycket små, då man från bägge håll är angelägen om att så litet som möjligt uttala sig om en utveckling som dels icke med bestämdhet kan förutses dels kanske på flera håll skulle utlösa aktioner i olika riktningar som kunde äventyra unionens genomförande. Det säger sig självt, att anpassningen av de bägge ländernas näringsliv till de nya förutsättningarna kommer att inrymma många svårlösta problem, så mycket mer som man samtidigt

står inför uppgiften att anpassa produktionen efter de strukturella förskjutningar som kriget medfört i utlandet.

Tullunionens inverkan i stora drag på vissa mera betydande delar av näringslivet skulle dock kunna tänkas bli av följande natur:

Vad industrien beträffar, ha Holland och Belgien hittills planerat återuppbyggnaden och moderniseringen av denna efter helt skilda riktlinjer. Tullunionen framtvingar nu en samordning. I stort sett torde tendensen bli den, att den tunga industrien, som inriktats på massproduktion, förblir koncentrerad till Belgien och Luxemburg, under det att Holland mera koncentrerar sig på medelstora och mindre kvalitetsindustrier. Vidare torde avsikten vara att i Belgien lägga tyngdpunkten på utökningar av tidigare produktion, under det att man i Holland mera skall lägga an på tillverkning av nya varor och tillfredsställandet av nya behov. Detta skulle i så fall bl.a. innebära, att Holland avstår från planerna på att utvidga sin under de senaste 25 åren uppbyggda järn- och stålindustri.

Ett annat exempel på tullunionens sannolika återverkningar på industrien inom länderna utgör metallindustrien, som i båda länderna producerar till hälften för hemmamarknaden och till hälften för export. Den mycket effektiva varvsindustrien i Holland, som för närvarande bl.a. utför omfattande uppdrag för norsk räkning, har ett konstant behov av plåt, vilket före kriget nästan uteslutande importerades från Tyskland. Bortfallet av den tyska produktionen har föranlett planer på en motsvarande utbyggnad av de holländska valsverken. Genom tullunionens tillkomst torde det emellertid bli ekonomiskt fördelaktigare att i stället utnyttja den föreliggande kapaciteten hos de belgiska valsverken, vilka dessutom ur fraktsynpunkt äro mycket gynnsamt belägna. Liknande är situationen vad beträffar övergången från nit- till svetssteknik vid de holländska varven. Den omfattande industriella återuppbyggnaden i Holland medför ett så stort behov av elektriska svetsmaskiner, att det under nuvarande förhållanden kan visa sig omöjligt att importera sådana i tillräckligt stor skala. Efter tullunionens genomförande torde det bli mera lönande för holländarna att utnyttja den belgiska maskin- och elektrotekniska industriens kapacitet i stället för att uppbygga en egen svetsmaskinindustri.

För jordbrukets del skulle tullunionen kunna komma att medföra, att Belgien i viss utsträckning övergår från jordbruksproduktion i egentlig mening till vidare förädlingsverksamhet. Denna omläggning blir särskilt nödvändig vad beträffar mejerihanteringen, där Holland sedan länge intar en mycket stark ställning. Medan Belgien är i det närmaste själv-

försörjande i fråga om mejeriproduktionen, exporterar Holland normalt icke mindre än 50 % av sin produktion av smör och ost. Det kvotsystem som Belgien försvarade sig med före kriget mot vad som kallades holländsk dumping av dessa produkter skulle ju enligt planen så småningom avskaffas. Problemet är av stor betydelse, då en produktionsinskränkning för mejeriproduktionens del främst skulle komma att beröra den flamländska delen av Belgien, ett område, som huvudsakligen livnär sig på jordbruk med binäringar. Denna landsdel brukar ha ett kroniskt arbetskraftsöverskott, varför risken för arbetslöshet här är stor. I avsikt att anpassa den belgiska mejerihanteringen till de nya förhållandena ha förberedande åtgärder vidtagits, som bl.a. syfta till att åstadkomma dels en kvalitetsförbättring av konsumtionsmjölken och därpå en höjning av den inhemska mjölkförbrukningen, dels en omläggning av smör- och osttillverkningen till produktion av torrmjolk och kondenserad mjolk.

Transportväsendet är ett annat område, som erbjuder stora anpassningsproblem. Detta gäller i synnerhet i fråga om hamntrafiken. Kapaciteten hos de belgiska och holländska hamnarna är för närvarande på grund av transithandelns dödläge endast utnyttjad i ringa utsträckning. Hamnavgifter och löner i Holland ligga långt under de belgiska, varför den redan före kriget hårda konkurrensen skärpts ännu mera efter kriget. Under det att tidigare alla försök att utjämna hamnavgifterna varit utan framgång, har man nu inom ramen för tullunionen nått fram till ett avtal, som från och med den 1 april 1947 genom en höjning av de holländska avgifterna innebär en minskning av den hittillsvarande differensen. Avtalet är begränsat till slutet av december, och man räknar med, att därefter full utjämning skall kunna uppnås. Liknande problem uppstå inom inlandssjöfarten, där man bl.a. tänker sig att samordna de båda flottorna genom att insätta en betydande del av den holländska bogserflottan för transport av belgiska lastpråmar.

Härutöver väntar man sig emellertid, att den genom tullbarriärens bortfall skärpta konkurrensen mellan de enskilda branscherna i de olika länderna skall komma att föra med sig en stegring av produktionsförmågan över huvud taget och på så sätt alstra nya krafter inom näringslivet, vilka hittills inom de tidigare trängre områdena icke haft möjlighet att komma till sin rätt. Den framtida unionen kan således komma att få en mera dynamisk karaktär. Unionen skall icke endast utgöra en "addition" utan även en "multiplikation" av de befintliga krafterna inom näringslivet.

Lyckas det dessutom att även inbegripa kolonialområdena i unionen, kommer detta att väsentligt öka dess möjligheter.

Ur kommersiell synpunkt synes den innevarande tidpunkten otvivelaktigt gynnsam för en rekonstruktion av det slag som tullunionen innebär, då de grundläggande förändringar inom världshandeln som kriget förorsakat i och för sig erfordra många jämkningar, och en tullunion dessutom lättare kan genomföras, då det är brist på varor, än under en period, då man måste kämpa om avsättningsmarknaderna.

Handelspolitiskt sett får unionen ses såsom ett uttryck för en strävan att motverka den maktförskjutning till de små ländernas nackdel som kriget även ur handelspolitisk synpunkt medfört. Det finns ingenting som tyder på att tullunionen skall bli ett instrument för en autarkisk politik. Varken Holland eller Belgien är inställt på en självförsörjning, som skulle minska det naturliga sambandet med den övriga världen, utan båda äro fullt medvetna om sitt beroende av utrikeshandeln. Ett av tullunionens huvudsyften är tvärtom att på ett harmoniskt sätt söka infoga de bägge ländernas näringsliv i den internationella arbetsfördelningen och att bidra till återupprättandet av en friare världshandel.

#### Inställningen till unionen i Holland och Belgien.

De inre politiska förutsättningarna för tullunionen kunna på det hela taget betecknas såsom gynnsamma, och planen på unionen har hittills rönt erkännande hos alla politiska partier.

Vad näringslivets män beträffar, äro de så gott som undantagslöst positivt inställda. Även den allmänna opinionen har vid företagna undersökningar befunnits vara för unionen i bägge länderna. Sålunda visade en gallup-undersökning som företogs i Holland i oktober 1946, att 80 % av befolkningen av alla samhällsgrupper önskade en union, 3 % voro emot den och 17 % hade ingen åsikt i saken. I början av år 1947 hölls en liknande undersökning i Belgien med resultat att 69,3 % uttalade sig för unionen, 23,5 % voro likgiltiga och 7,2 % voro motståndare till den. Resultatet i Belgien var anmärkningsvärt, då vissa politiska kretsar där hade uttryckt farhågor, att unionen skulle kunna försvaga de traditionella banden med Frankrike och på så sätt försämra de fransktalande belgiernas ställning genom att dessa efter unionens genomförande skulle bli en minoritet i en stor holländsktalande befolkningsgrupp.

### Utlandets inställning.

Utlandets inställning till unionen är övervägande positiv. Både i England och USA har den hälsats med påtaglig sympati. Så har t.ex. en kommission från the Federation of British Industries vid ett besök i Brüssel den 20 juli 1946 uttalat sig i denna riktning och med hänvisning till unionen meddelat, att planen fullständigt överensstämmer med en av förbundet år 1944 avgiven rapport rörande den internationella handelspolitiken. Avgörande för denna inställning torde inte bara vara, att man önskar underlätta återuppbyggnadsarbetet i ett par av kriget svårt hemsökta länder utan även att unionen genom att den fullständigt upphäver mellantullarna faller under det på alla håll erkända undantaget för mest gynnad nation. Detta undantag erkännes även i det amerikanska förslaget till riktlinjer för den internationella handelspolitiken, som för närvarande diskuteras i Genève.

I Frankrike, som efter krigets slut ingick med Belgien-Luxemburg och Holland i ett särskilt Conseil Tripartit de Coopération Economique, har vid olika tillfällen vissa reservationer gjorts, men någon verklig opposition mot den nya tullunionen har icke framkommit. Direkt opposition har unionen däremot mött från Sovjetunionens sida, där den betecknats såsom en beståndsdel i en mot Sovjetunionen riktad blockbildning.

### Vidgat ekonomiskt samarbete i Västeuropa.

Såsom framgått av den föregående framställningen är tullunionen endast en etapp på vägen mot en total ekonomisk union. Den kan få full verkan först då inte blott mellantullar och övriga avgifter utan även handels- och valutarestriktioner upphävts. I vilket tempo genomförandet skall kunna ske, beror på faktorer, som ännu inte kunna överblickas. Om sålunda de omedelbara ekonomiska konsekvenserna inte bli mera betydande, har tullunionen ändå en stor uppgift att fylla därigenom, att den öppnar vägen för ett vidgat samarbete på alla områden mellan de tre nationerna samtidigt som den inleder en handelspolitik, som kan komma att tjäna såsom en förebild i andra internationella sammanhang. Såväl vid den nyligen avhållna Pariskonferensen som vid ett flertal tidigare tillfällen ha representanter för unionsländerna inte heller fördolt, att de betrakta Benelux-unionen inte bara såsom ett medel att snabbare återuppbygga sina respektive länder och att stärka deras internationella ekonomiska position utan även såsom en grundval för ett intensivare ekonomiskt samarbete i hela Västeuropa. Framgång för Benelux-unionen skulle enligt deras uppfattning kunna stimulera till liknande försök mellan andra länder eller till en utvidgning av unionen i synnerhet till angränsande stater.