

N:o 17.

Ank. till Riksd. kansli den 26 april 1895, kl. 12 m.

*Betänkande, i anledning af väckt motion om lastpenningarnas
afskaffande.*

(1:a A.)

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 73, föreslår herr *O. Melin*, att Riksdagen ville besluta afskrifning af den på sjöfartsnäringen hvilande beskattning, som kallas lastpenningar.

Motionären erinrar derom, att enahanda förslag af honom framlagts vid 1893 års riksdag, och anser sig med afseende derå, att frågan så nyligen förevarit, kunna inskränka sig till att åberopa den utredning, hvilken dervid kom densamma till del. »Förut åberopade skäl för afskaffande af nämnda afgift» — yttrar motionären vidare — »bibehålla alltjemt sin fulla kraft, och kunna dessa i korthet angifvas som följer:

Afgiftens oegentlighet, såsom pålagd sjöfartsnäringen utan motsvarande fördel eller godtgörelse och därför orättvis.

Den indirekt menliga inverkan på landets öfriga näringar, hvilka måste hafva fördel af att sjelfva transportmedlen blifva i möjligast minsta grad betungade med afgifter.

Afgiftens af regering och Riksdag erkända sammanhang med grundskatterna, hvarigenom densamma länghesedan bort, i likhet med dessa, afskrifvas.

Sjöfartsnäringens fortfarande ytterligt betryckta ställning.»

Bih. till Riksd. Prot. 1895. 5 Saml. 1 Afd. 16 Häft. (N:o 17.)

Nu anförda skäl för afskaffande af ifrågavarande pålaga finner motionären visserligen i och för sig tillfyllestgörande, men anser sig dock böra till ytterligare stöd för sitt förslag åberopa vissa omständigheter, som tillkommit efter det berörda, vid 1893 års riksdag väckta, motion afslogs, och genom hvilka sjöfartsnäringens redan förut afsevärda betryck ytterligare ökats. Angående dessa sistberörda omständigheter anför motionären:

»Ej nog med att oegentliga och orättvisa direkta pålagor drabba näringen, utan man har också ökat dess bördor genom ytterligare höjd tullbeskattning å för näringen nödvändiga proviantartiklar, hvarigenom driftkostnaderna högst betydligt stigit.

Då dertill kommer, att våra grannländer söka att genom nedsatta fartygsumgälder locka till sig trafiken, bör man taga sig väl till vara, innan man genom bibehållande af onaturliga afgifter på transportmedlen tvingar varuomsättningen att gå förbi landets egna hamnar.

På goda grunder kan man således fråga, hvarför transportmedlet till sjös, fartyget, som är betraktadt som lösegendom, skall i beskattningsväg behandlas annorlunda än transportmedlen på land, såsom jernvägs- och spårvagnar, samt befordringsmedel för gods och passagerare af olika slag. De hafva alla samma uppgift, och sjötrafiken är minst lika vigtig som de öfriga befordringsmedlen.

Ej heller får man glömma, att på senare tiden har sjötrafiken fått en ny konkurrent genom den samtrafik, som möjliggjorts mellan in- och utländska jernvägar, sedan ångfärjor börjat användas.

Redan länge har Kristiania genom låga afgifter på gods och fartyg erbjudit vestra Sveriges industriorter en bekväm skeppningsväg och deruti lyckats, och nu upptager Köpenhamn genom sin frihamn en skarp och antagligen framgångsrik täflan med vestra och södra Sveriges förnämsta hamnar — dervid klokt beräkande, att lockbetet måste vara: *ett minimum af hamnumgälder*.

En annan omständighet, som ej heller bör glömmas vid frågans bedömande, är den, att Nord-Östersjökanalen inom kort når sin fullbordan, hvarigenom nya konkurrenstillfällen uppstå.»

Bestämmelserna rörande *lastpenningarne* innehållas i § 4 af under rättelserna till gällande tulltaxa och lyda sålunda:

»Lastpenningar till Kongl. Maj:t och kronan utgöras till lika belopp af svenska som af främmande fartyg med 10 öre för hvarje ton,

beräknad efter gällande måtbref, samt betalas hvarje gång både vid inkommande och utgående; dock, om ett fartyg under loppet af ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erläggas dessa umgälder för *utgåendet* allenast första resan och vid *förnyadt inkommande* endast när fartyget innehar last samt större eller mindre del deraf lossar, och må härvid jemväl såsom barlastade anses fartyg, hvilkas lastquantitet är i förhållande till deras drägtighet af ringare betydenhet; i hvilket hänseende bestämmelserna uti § 44 i kongl. förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, sådant detta lagrum lyder enligt kongl. kungörelsen den 17 november 1882 rörande ändringar i vissa delar af nämnda förordning, skola lända till efterrättelse.

Då lossning och lastning på flera ställen egt rum, erläggas lastpenningar endast å första lossnings- eller lastningsstället, derom bevis på märkrullan eller passet meddelas.

Från lastpenningars erläggande befrias:

fartyg med eller utan destination till svensk hamn, som inkommer och åter utgår i barlast;

fartyg, som, under resa utrikes orter emellan, anlöper svensk hamn och der endast aflemnar medförde resande jemte deras effekter eller ock endast aflastar gods i annat fartyg för export;

fartyg, som af tvingande orsaker eller till inhemtande af ordres för vidare resa anlöper svensk hamn och der icke verkställer lossning och icke heller företager annan lastning än af nödenheter för besättning, medförde resande och fartyg;

fartyg, som i följd af liden sjöskada, hvarom sjöförklaring afgifves, anlöper svensk hamn och der lossar sin last samt efter verkställd reparation densamma åter intager och utför;

fartyg, som af nyss omförmälda anledning lossar sin last och densamma till större eller mindre del försäljer, då sådan försäljning inskränkes till hvad för bestridande af reparationskostnaderna bevisligen erfordrats; samt

fartyg, som, under resa mellan utrikes orter, i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdrägtighet, för beräknande hvaraf fartygets skeppshandlingar skola tjena till grund.

I alla dessa fall skall dock fartygets skeppare ställa sig till efterrättelse de i tullstadgan gifna föreskrifter om anmälan hos närmaste tullbetjent äfvensom om märkrullans aflemnande samt i tillämpliga delar

jemväl iakttaga hvad i nämnda stadga finnes anbefaldt rörande uttagande af tullpass.»

Lastpenningarne utgöra en sjöfartsnärings af ålder åliggande afgift. Första gången uppbörd deraf påbjöds var genom ett kongl. bref af den 30 april 1647. Afgiften bestämdes då till två öre silfvermynt per läst af in- och utlöpande skepp, men var tills vidare anslagen för visst särskildt ändamål. Först längre fram, under frihetstiden, fingo lastpenningarne karakteren af med tullavgifterna likställda skeppsumgälder, och blefvo bestämmelserna derom i tulltaxeunderrättelserna intagna. Afgiftens belopp höjdes under tidernas lopp och var för öfrigt olika allt efter den större eller mindre »frihet», särskilda slag af fartyg åtnjöto, beroende på huruvida de voro utländska eller svenska, och i senare fallet huruvida de voro byggda på krael eller på klink. Slutligen, under loppet af innevarande århundrades första hälft, medgafs lättnaden, att, då ett svenskt eller dermed i afseende å behandling likställt utländskt fartyg under samma kalenderår gjorde flera resor mellan Sverige och utrikes ort, lastpenningar betalades för utgåendet allenast första resan och vid förnyadt inkommande endast då fartyget innehade last till viss, i förhållande till dräktigheten bestämd minimiquantitet.

Fråga om lastpenningarnes afskaffande har vid flera tillfällen förevarit hos Riksdagen. Redan vid 1840 års riksdag framlades af enskild motionär förslag i sådant syfte. 1863 års tullkomité framhöll i sitt betänkande såsom ett önskningsmål borttagandet af eller åtminstone nedsättning i denna afgift. En vid 1865—1866 års riksdag i ämnet väckt motion vann af statsfinansiella hänsyn icke afseende. Sedermera aflät Kongl. Maj:t till 1872 års Riksdag proposition om upphörande af ifrågasvarande afgift, men detta förslag blef, ehuru af bevillningsutskottet tillstyrkt, afslaget af Riksdagen. År 1876 blef frågan åter, men utan framgång, af enskild motionär underställd Riksdagen. Emellertid hade det förhållande, att år 1874 nya bestämmelser rörande mätning af handelsfartyg utfärdats, genom hvilka bestämmelser fartygens i *ton* uttryckta utrymme för fraktgoods och passagerare lagts till grund för dräktighetens bestämmande, föranledt antagandet vid 1875 års riksdag af ett särskildt stadgande rörande lastpenningarnes beräkning för fartyg, hvilka blifvit i *ton* uppmätta, och då man icke åsyftade någon ändring i skattens belopp, sådant detta förut var bestämdt med hänsyn till lästetalet, blef deraf en följd, att lastpenningarne, beräknade efter *ton*, kommo att bestämmas till olika belopp för ångfartyg och för segelfartyg, nemligen respektive 15 öre och 22 öre per *ton*. Berörda olikhet i afgifter ansågs

emellertid olämplig, och denna omständighet tillika med en vid samma tid åvägabragt tillökning i andra sjöfarten åliggande afgifter bestämde Kongl. Maj:t att till 1877 års Riksdag framlägga förslag om en för segelfartyg och ångfartyg gemensam, nedsatt lastpenningeavgift af 14 öre per ton, hvilket förslag äfven Riksdagen godkände.

Frågan om lastpenningarnes afskaffande togs derefter under ompröfning af skatteregleringskomitén, som dock, vid det förhållande, att frågan vore i väsentlig mån beroende af beskaffenheten af de mellan Sverige och en del främmande magter afslutade sjöfartstraktater, fann sig icke böra framlägga något förslag i angifna syfte. Vid 1883 och 1885 årens riksdagar framlades kongl. propositioner i ämnet. Förstnämnda år föreslog Kongl. Maj:t, att ifrågavarande avgift, hvilken borde helt och hållet upphöra, dock endast genom successiva nedsättningar, på sätt Kongl. Maj:t vid samma riksdag föreslagit i fråga om en del andra skatter, måtte från och med år 1884 utgå med ett till 10 öre per ton nedsatt belopp. Då den vid samma riksdag ifrågasatta genomgripande reformen af vårt skatteväsende i öfrigt föll, blef äfven Kongl. Maj:ts berörda framställning angående lastpenningarna för det dåvarande lemnad utan bifall, men, förnyad vid 1885 års riksmöte, blef densamma af Riksdagen godkänd. Någon ändring i bestämmelserna om ifrågavarande avgift har sedermera icke vidtagits, ehuru väl åren 1886, 1887 och 1893 förslag om afgiftens upphäfvande blifvit af enskilda motionärer inom Riksdagen framställda. Anmärkas bör slutligen, att sjöfartsnäringskomitén i sitt den 12 september 1890 afgifna underdåniga betänkande äfven yttrat sig angående frågan om lastpenningarne, hvarvid komitén, som föreslog åtskilliga andra åtgärder för sjöfartens upphjelpande, emellertid icke fann skäl att förorda denna afgifts borttagande.

Efter denna kortfattade historik rörande ifrågavarande skattetitels tidigare öden tillåter sig utskottet, som i förevarande fråga ansluter sig till den åsigt, hvilken omfattades af 1893 års Riksdags bevillningsutskott, att återgifva innehållet af dess yttrande i samma fråga, hvilket, med undantag af ingress och hemställan, var af följande lydelse:

»Att vår sjöfartsnäring länge arbetat under synnerligen ogynnsamma förhållanden, erkännes allmänt. De dryga pålagor af mångfaldig art, lagstiftningen ålagt denna näring, bidraga naturligen i icke ringa mån att försvåra densammas höjande till ett kraftigare lif. Åtskilliga af dessa pålagor kunna näppeligen anses ega någon motsvarighet inom andra näringsgrenar. Sålunda utgå, enligt i sjöfartsnäringskomiténs den 12 september 1890 afgifna betänkande lemnade uppgifter, årligen i tonavgifter till sjömanshusen omkring 95,000 kronor, förutom de hyresavgifter, som befälhafvare och besättningar dit erlægga och hvilka utgöra ungefär 55,000 kronor, i konsulatafgifter omkring 160,000 kronor, i fyr- och båkafgifter öfver 1,400,000 kronor, i lotspenningar ungefär 600,000 kronor och i last-

penningar nära 450,000 kronor. Rederierna få dessutom i regel bekosta fartygens mätning, hvarjemte de i stor omfattning äro föremål för stämpelbeskattning. Om ock nämnda afgifter i allmänhet äro påkallade af anordningar, speciellt träffade för sjöfartens nytta, måste det dock medgifvas, att sjöfarten mer än andra näringar får vidkännas kostnader till den för näringen erforderliga förvaltning, och att denna förvaltning, ehuru den i vissa fall nästan helt och hållet bekostas af sjöfartsnäringen, dock delvis tjenar och är till gagn äfven för andra intressen än sjöfartens. Så underhåller t. ex. sjöfartsnäringen fyr- och båkinrättningen, ehuru denna är af största betydelse såväl för vår örlogsflotta som ock för fiskerinäringen.

En lättnad i de sjöfarten åliggande afgifter synes därför utskottet billig och af behovet synnerligen påkallad.

Förslag om lastpenningarnes borttagande hafva, som bekant, vid flercaldiga tillfällen framstälts och varit föremål för Riksdagens bepröfvande. Dervid har framhållits orättvisan och oegentligheten af ifrågavarande beskattningsform. Vid 1885 års riksdag framlades kongl. proposition om lastpenningarnes nedsättning från 14 till 10 öre för hvarje ton af fartygets dräktighet. Bevillningsutskottet tillstyrkte detta förslag. Vid föredragning af punkten i kammarne bifölls densamma utan votering af Första Kammaren, hvar emot punkten af Andra Kammaren till utskottet återremitterades. Då ärendet å nyo företogs till behandling af sistnämnda kammare, bifölls Kongl. Maj:ts proposition med 140 röster mot 49. Vid aflåtandet af nämnda proposition till Riksdagen anförde dåvarande herr statsministern, för att närmare motivera sin åsigt om oegentligheten ur skattesynpunkt af ifrågavarande pålaga, till statsrådsprotokollet den 9 januari sistnämnda år, bland annat, följande, som utskottet tillåter sig här återgifva:

»Ifrågavarande afgift, hvilken bör noga särskiljas från fyr- och båkaavgift och andra liknande umgälder, som af skeppsfarten utkrävas såsom direkt godtgörelse för inrättningar och anstalter till sjöfartens gagn, hvilat på en grund, som ur statshushållningens synpunkt måste anses oegentlig, enär den utgör en beskattning icke på den af skeppsrederirörelsen härflytande inkomst, utan på sjelfva fartyget eller det fortskaffningsmedel, genom hvilket varan tillföres förbrukaren. I följd häraf verkar den ogynnsamt på den för vårt land så naturliga sjöfartsnäringen, på samma gång den utgör en tunga på sjelfva varuomsättningen och derigenom bidrager att menligt inverka på prisen såväl å det egna landets produkter, som öfverföras till den utländska marknaden, som å de viktiga konsumtionsartiklar, råämnen, redskap m. m., som från utlandet tillföras oss. Uppenbart är nemligen, att, då vid uppgörande af fraktslut lastpenningarne måste ingå såsom en faktor vid fraktens bestämmande, denna i allmänhet stegras med ett mot berörda afgift svarande belopp, hvilken stegring åter i de flesta fall drabbar den fraktade varan. Dels är afgiften således att betrakta såsom en tilläggsavgift utöfver de fastställda tullsatserna å tullpliktiga varor, dels ock tynger den jemväl å tullfria artiklar. — — — — —

Icke heller må man hängifva sig åt den föreställningen, att i fråga om varuutförseln denna afgift icke skulle drabba den svenske säljaren. Denne måste nemligen nöja sig med det på den utländska marknaden gällande priset, och huruvida detta pris kan möjliggöra en försäljning med vinst, beror ofta derpå, att kostnaderna för varans transporterande till utlandet kunna nedbringas så mycket som möjligt.

Ett ytterligare skäl mot ifrågavarande skatt förefinnes i den ofvan antydda omständigheten, att afgiften kan verka såsom en obillighet mot de inhemska skeppsredarne, för så vidt nemligen dessa i följd af den rådande täflan mellan sjöfartens idkare vid vissa tillfällen äro hänvisade till mindre gynsamma fraktvilkor. Då verkar skatten väl icke till

varans fördyrande, utan i stället såsom en dubbel beskattning till staten för rederirörelsen, hvilken ju i likhet med all annan näring drabbas af inkomstbevillning och i fråga om de skattebidrag, hvilka derutöfver skäligen kunna för densamma ifrågakomma, torde böra behandlas på samma sätt som andra näringar, d. v. s. genom en tillämpning af stämpel-skatten. Nu deremot träffas den inhemska rederirörelsen, utom af inkomst- och stämpel-skatt, jemväl af en särskild skatt i lastpenningarne, hvilket måste innebära en oegentlighet.»

Utskottet delar i allo den uppfattning, som i detta anförande uttalats.

Då vid riksdagen den 2 maj—9 juli 1887 fråga väcktes om lastpenningarnes fullständiga borttagande, framkastades tvifvel, huruvida en sådan åtgärd skulle lända vår svenska sjöfart till gagn. Man förmenade nemligen, att frakterna på grund af den lifliga täflan på detta område mycket snart skulle sjunka med så stort belopp, som möjliggjordes genom lindringen i beskattning. Utskottet kan icke dela dessa betänkligheter. Tvärtom synes det utskottet sannolikt, att en sådan lindring som den föreslagna skulle lända vår inhemska sjöfart i allmänhet till förmån. Särskildt för våra regelbundna exporttrader, för hvilkas uppehållande så låga fraktkostnader som möjligt äro af utomordentlig betydelse, vore lastpenningarnes borttagande tvifvelsutan en ganska afsevärd hjälp i konkurrensen med de utländska rederierna.

Såsom bekant hafva lastpenningarne vid flera tillfällen, då frågan om deras afskaffande eller nedsättning varit å bane, till sin natur jemförts med de å jorden hvilande grundskatterna. Den nedsättning i lastpenningarne, som, enligt hvad ofvan omförmäls, skedde år 1885, sattes också i samband med den då gjorda afskrifningen af vissa procent af grundskatterna. Sedan fullständig afskrifning af dessa sistnämnda skatter i samband med försvarsverkets ordnande numera beslutits, torde det hinder för nu ifrågavarande afgifts borttagande, som mången velat se i grundskatternas tillvaro, numera hafva bortfallit.

Lastpenningarne hafva, enligt utskottet tillhandahållna statistiska uppgifter, under åren 1886—1892 utgjort

År 1886	415,033	kronor
„ 1887	405,271	„
„ 1888	445,534	„
„ 1889	469,842	„
„ 1890	476,198	„
„ 1891	488,991	„
„ 1892	484,473	„ .

Att från afgiften befria de svenska fartygen, men låta den kvarstå för de utländska, derför utgöra de med flertalet länder ingångna sjöfartstraktater ett hinder, i det genom dessa tillförsäkrats berörda länders fartyg enahanda förmåner som svenska. Att åter behålla afgiften endast för de länders fartyg, med hvilka sjöfartstraktater icke äro afslutade, torde icke vara lämpligt, helst den inkomst, som derigenom skulle bevaras åt statsverket, blefve mycket ringa.

Med hänsyn till det icke obetydliga belopp, hvartill lastpenningarne, enligt hvad ofvan nämnts, årligen uppgår, och i betraktande af de svårigheter, som möjligen skulle kunna resa sig emot att omedelbart på ett tillfredsställande sätt fylla den brist, som för statsverket skulle uppstå, derest denna afgift i sin helhet på en gång borttoges, anser sig utskottet endast böra tillstyrka en afskrifning af densamma under loppet af tio år med en tiondedel hvarje år.»

Bifogande den upplysning, att lastpenningarne uppgått år 1893 till 501,961 kronor och år 1894 till 528,917 kronor, anser äfven utskottet sig på de sålunda anförda skälen böra tillstyrka lastpenningarnes afskrifning under loppet af tio år med en tiondedel hvarje år.

Med afseende derå, att ifrågavarande afgift alltså, enligt utskottets förslag, icke skall genast upphöra och att följaktligen bestämmelser derom skola tills vidare i tulltaxan qvarstå, anser sig utskottet böra föreslå ett par smärre ändringar i berörda bestämmelser. I dessa förekommer för närvarande, såsom här ofvan synes, i fråga om när fartyg må anses såsom barlastadt, en hänvisning till § 44 i kongl. förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, sådant detta lagrum lydde enligt kongl. kungörelsen den 17 november 1882. Då emellertid samma lagrum genom kongl. kungörelsen den 14 juni 1894 blifvit ändradt så, att numera beträffande fyr- och båkafgiftens utgörande någon skilnad icke eger rum mellan lastadt och barlastadt fartyg, samt följaktligen de förutvarande bestämmelserna i ämnet blifvit ur förordningen angående lotsverket uteslutna, torde motsvarande bestämmelser böra, i stället för den nuvarande hänvisningen, upptagas i stadgandena om lastpenningarne.

För närvarande äro från erläggande af lastpenningar befriade, bland andra, »fartyg, som under resa utrikes orter emellan anlöper svensk hamn och der endast *aftlemnar* medförda resande». Denna bestämmelse torde böra utsträckas äfven till fartyg, som endast *emottager* resande.

Utskottet hemställer alltså:

1:o) att Riksdagen ville besluta att på det sätt bifalla ifrågavarande motion, att den sjöfarten under namn af lastpenningar åliggande afgift måtte under loppet af tio år afskrifvas sålunda, att densamma måtte från och med början af år 1896 utgå med allenast 9 öre för ton;

från och med början af hvarje derpå följande år till och med år 1904 med 1 öre mindre per ton än det närmast föregående året; och

från och med början af år 1905 alldeles upphöra; samt

2:o) att Riksdagen ville besluta följande ändrade lydelse af § 4 i tulltaxeunderrättelserna, att gälla för år 1896:

»Lastpenningar till Kongl. Maj:t och kronan utgöras till lika belopp af svenska som af främmande

fartyg med 9 öre för hvarje ton, beräknad efter inkommande och utgående; dock, om ett fartyg under loppet af ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erläggas dessa umgälder för utgåendet allenast första resan och vid förnyadt inkommande endast när fartyget innehar last samt större eller mindre del deraf lossar, och må härvid jemväl såsom barlastadt anses fartyg, då dess last uppgår till mindre än en tiondedel af fartygets afgiftspligtiga drägtighet; skolande vid beräkning häraf en ton anses motsvara för varor, som i fartygets skeppshandlingar äro upptagna i volym, 2,33 kubikmeter och för varor, som äro upptagna i vikt, 1,360 kilogram.

Då lossning och lastning på flera ställen egt rum, erläggas lastpenningar endast å första lossnings- eller lastningsstället, derom bevis på märkrullan eller passet meddelas.

Från lastpenningars erläggande befrias:

fartyg med eller utan destination till svensk hamn, som inkommer och åter utgår i barlast; fartyg, som, under resa utrikes orter emellan, anlöper svensk hamn och der endast aflemnar eller emottager resande jemte deras effekter eller ock endast aflastar gods i annat fartyg för export;

fartyg, som af tvingande orsaker eller till inhemtande af ordres för vidare resa anlöper svensk hamn och der icke verkställer lossning och icke heller företager annan lastning än af förnödenheter för besättning, medförde resande och fartyg;

fartyg, som i följd af liden sjöskada, hvarom sjöförklaring afgifves, anlöper svensk hamn och der lossar sin last samt efter verkställd reparation densamma åter intager och utför;

fartyg, som af nyss omförmälda anledning lossar sin last och densamma till större eller mindre del försäljer, då sådan försäljning inskränkes till hvad för bestridande

af reparationskostnaderna bevisligen erfordrats; samt

fartyg, som, under resa mellan utrikes orter, i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdräktighet, för beräkning hvaraf fartygets skeppshandlingar skola tjena till grund.

I alla dessa fall skall dock fartygets skeppare ställa sig till efterrättelse de i tullstadgan gifna föreskrifter om anmälan hos närmaste tullbetjent äfvensom om märkrullans aflemnande samt i tillämpliga delar jemväl iakttaga hvad i nämnda stadga finnes anbefaldt rörande uttagande af tullpass.»

Stockholm den 22 april 1895.

På bevillningsutskottets vägnar:

H. CAVALLI.

Reservation

af herrar *Cavalli, Rudebeck, Nisser, Stephens, Weinberg, Almström, Philipson*, friherre *Alströmer*, af *Burén* och *Röhss*, hvilka ansett, att betänkandet bort hafva följande lydelse:

»I en inom Andra kammaren väckt motion, n:o 73, föreslår herr *O. Melin*, att Riksdagen ville besluta afskrifning af den på sjöfartsnäringsen hvilande beskattning, som kallas lastpenningar.

Motionären erinrar derom, att enahanda förslag af honom framlagts vid 1893 års riksdag, och anser sig med afseende derå, att frågan så nyligen förevarit, kunna inskränka sig till att åberopa den utredning, hvilken dervid kom densamma till del. »Förut åberopade skäl för afskaffande af nämnda afgift» — yttrar motionären vidare — »bibehålla alltjemt sin fulla kraft, och kunna dessa i korthet angifvas som följer:

Afgiftens oegentlighet, såsom pålagd sjöfartsnäringsen utan motsvarande fördel eller godtgörelse och därför orättvis.

Den indirekt menliga inverkan på landets öfriga näringar, hvilka måste hafva fördel af att sjelfva transportmedlen blifva i möjligast minsta grad betungade med afgifter.

Afgiftens, af regering och Riksdag erkända sammanhang med grundskatterna, hvarigenom densamma längesedan bort, i likhet med dessa, afskrifvas.

Sjöfartsnäringsens fortfarande ytterligt betryckta ställning.»

Nu anförda skäl för afskaffande af ifrågavarande pålaga finner motionären visserligen i och för sig tillfyllestgörande, men anser sig dock böra till ytterligare stöd för sitt förslag åberopa vissa omständigheter, som tillkommit efter det berörda, vid 1893 års riksdag väckta, motion afslogs, och genom hvilka sjöfartsnäringsens redan förut afsevärda betryck ytterligare ökats. Angående dessa sistberörda omständigheter anför motionären:

»Ej nog med att oegentliga och orättvisa direkta pålagor drabba

näringen, utan man har också ökat dess bördor genom ytterligare höjd tullbeskattning å för näringen nödvändiga proviantartiklar, hvarigenom driftkostnaderna högst betydligt stigit.

Då dertill kommer, att våra grannländer söka att genom nedsatta fartygsumgälder locka till sig trafiken, bör man taga sig väl till vara, innan man genom bibehållande af onaturliga afgifter på transportmedlen tvingar varuomsättningen att gå förbi landets egna hamnar.

På goda grunder kan man således fråga, hvarför transportmedlet till sjös, fartyget, som är betraktadt som lösegendom, skall i beskattningssväg behandlas annorlunda än transportmedlen på land, såsom jernvägs- och spårvagnar, samt befodringsmedel för gods och passagerare af olika slag. De hafva alla samma uppgift, och sjötrafiken är minst lika vigtig som de öfriga befodringsmedlen.

Ej heller får man glömma, att på senare tiden har sjötrafiken fått en ny konkurrent genom den samtrafik, som möjliggjorts mellan in- och utländska jernvägar, sedan ångfärjor börjat användas.

Redan länge har Kristiania genom låga afgifter på gods och fartyg erbjudit vestra Sveriges industriorter en beqväm skeppningsväg och deruti lyckats, och nu upptager Köpenhamn genom sin frihamn en skarp och antagligen framgångsrik täflan med vestra och södra Sveriges förnämsta hamnar — dervid klokt beräknande, att lockbetet måste vara: *ett minimum af hamnumgälder.*

En annan omständighet, som ej heller bör glömmas vid frågans bedömande, är den, att Nord-Östersjökanalen inom kort når sin fullbordan, hvarigenom nya konkurrenstillfällen uppstå.»

Bestämmelserna rörande *lastpenningarne* innehållas i § 4 af under rättelserna till gällande tulltaxa och lyda sålunda:

»Lastpenningar till Kongl. Maj:t och kronan utgöras till lika belopp af svenska som af främmande fartyg med 10 öre för hvarje ton, beräknad efter gällande mätbref, samt betalas hvarje gång både vid inkommande och utgående; dock, om ett fartyg under loppet af ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erläggas dessa umgälder för *utgåendet* allenast första resan och vid *förnyadt inkommande* endast när fartyget innehar last samt större eller mindre del deraf lossar, och må härvid jemväl såsom barlastade anses fartyg, hvilkas lastquantitet är i förhållande till deras dräktighet af ringare betydighet;

i hvilket hänseende bestämmelserna uti § 44 i kongl. förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, sådant detta lagrum lyder enligt kongl. kungörelsen den 17 november 1882 rörande ändringar i vissa delar af nämnda förordning, skola lända till efterrättelse.

Då lossning och lastning på flera ställen egt rum, erläggas lastpenningar endast å första lossnings- eller lastningsstället, derom bevis på märkrullan eller passet meddelas.

Från lastpenningars erläggande befrias:

fartyg med eller utan destination till svensk hamn, som inkommer och åter utgår i barlast;

fartyg, som, under resa utrikes orter emellan, anlöper svensk hamn och der endast aflemnar medförde resande jemte deras effekter eller ock endast aflastar gods i annat fartyg för export;

fartyg, som af tvingande orsaker eller till inhemtande af ordres för vidare resa anlöper svensk hamn och der icke verkställer lossning och icke heller företager annan lastning än af förnödenheter för besättning, medförde resande och fartyg;

fartyg, som i följd af liden sjöskada, hvarom sjöförklaring afgifves, anlöper svensk hamn och der lossar sin last samt efter verkställd reparation densamma åter intager och utför;

fartyg, som af nyss omförmälda anledning lossar sin last och densamma till större eller mindre del försäljer, då sådan försäljning inskränkes till hvad för bestridande af reparationskostnaderna bevisligen erfordrats; samt

fartyg, som, under resa mellan utrikes orter, i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdrägtighet, för beräknande hvaraf fartygets skeppshandlingar skola tjena till grund.

I alla dessa fall skall dock fartygets skeppare ställa sig till efterrättelse de i tullstadgan gifna föreskrifter om anmälan hos närmaste tullbetjent äfvensom om märkrullans aflemnande samt i tillämpliga delar jemväl iakttaga hvad i nämnda stadga finnes anbefaldt rörande uttagande af tullpass.»

Lastpenningarne utgöra en sjöfartsnäringen af ålder åliggande afgift. Första gången uppbörd deraf påbjöds var genom ett kongl. bref af den 30 april 1647. Afgiften bestämdes då till två öre silfvermynt per läst af in- och utlöpande skepp, men var tills vidare anslagen för

visst särskildt ändamål. Först längre fram, under frihetstiden, fingo lastpenningarne karakteren af med tullafgifterna likställda skeppsumgälder, och blefvo bestämmelserna derom i tulltaxeunderrättelserna intagna. Afgiftens belopp höjdes under tidernas lopp och var för öfrigt olika allt efter den större eller mindre »frihet», särskilda slag af fartyg åtnjöto, beroende på huruvida de voro utländska eller svenska, och i senare fallet huruvida de voro byggda på kravel eller på klink. Slutligen, under loppet af innevarande århundrades första hälft, medgafs lättnaden, att, då ett svenskt eller dermed i afsende å behandling likställdt utländskt fartyg under samma kalenderår gjorde flera resor mellan Sverige och utrikes ort, lastpenningar betalades för utgåendet allenast första resan och vid förnyadt inkommande, endast då fartyget innehade last till viss, i förhållande till drägtigheten bestämd minimiqvantitet.

Fråga om lastpenningarnes afskaffande har vid flera tillfällen förevarit hos Riksdagen. Redan vid 1840 års riksdag framlades af enskild motionär förslag i sådant syfte. 1863 års tullkomité framhöll i sitt betänkande såsom ett önskningsmål borttagandet af eller åtminstone nedsättning i denna afgift. En vid 1865—1866 års riksdag i ämnet väckt motion vann af statsfinansiella hänsyn icke afseende. Sedermera aflät Kongl. Maj:t till 1872 års Riksdag proposition om upphörande af ifrågavarande afgift, men detta förslag blef, ehuru af bevillningsutskottet tillstyrkt, afslaget af Riksdagen. År 1876 blef frågan åter, men utan framgång, af enskild motionär underställd Riksdagen. Emellertid hade det förhållande, att år 1874 nya bestämmelser rörande mätning af handelsfartyg utfärdats, genom hvilka bestämmelser fartygens i *ton* uttryckta utrymme för fraktgoods och passagerare lagts till grund för drägtighetens bestämmande, föranledt antagandet vid 1875 års riksdag af ett särskildt stadgande rörande lastpenningarnes beräkning för fartyg, hvilka blifvit i *ton* uppmätta, och då man icke åsyftade någon ändring i skattens belopp, sådant detta förut var bestämdt med hänsyn till lästetalet, blef deraf en följd, att lastpenningarne, beräknade efter *ton*, kommo att bestämmas till olika belopp för ångfartyg och för segelfartyg, nemligen respektive 15 öre och 22 öre per *ton*. Berörda olikhet i afgifter ansågs emellertid olämplig, och denna omständighet tillika med en vid samma tid åvägabragt tillökning i andra sjöfarten åliggande afgifter bestämde Kongl. Maj:t att till 1877 års Riksdag framlägga förslag om en för segelfartyg och ångfartyg gemensam, nedsatt lastpenningeavgift af 14 öre per *ton*, hvilket förslag äfven Riksdagen godkände.

Frågan om lastpenningarnes afskaffande togs derefter under ompröfning af skatteregleringskomitén, som dock, vid det förhållande att

frågan vore i väsentlig mån beroende af beskaffenheten af de mellan Sverige och en del främmande magter afslutade sjöfartstraktater, fann sig icke böra framlägga något förslag i angifna syfte. Vid 1883 och 1885 årens riksdagar framlades kongl. propositioner i ämnet. Förstnämnda år föreslog Kongl. Maj:t, att ifrågavarande afgift, hvilken borde helt och hållet upphöra, dock endast genom successiva nedsättningar, på sätt Kongl. Maj:t vid samma riksdag föreslagit i fråga om en del andra skatter, måtte från och med år 1884 utgå med ett till 10 öre per ton nedsatt belopp. Då den vid samma riksdag ifrågasatta genomgripande reformen af vårt skatteväsende i öfrigt föll, blef äfven Kongl. Maj:ts berörda framställning angående lastpenningarna för det dåvarande lemnad utan bifall, men, förnyad vid 1885 års riksmöte, blef densamma af Riksdagen godkänd. Någon ändring i bestämmelserna om ifrågavarande afgift har sedermera icke vidtagits, ehuru väl åren 1886, 1887 och 1893 förslag om afgiftens upphäfvande blifvit af enskilda motionärer inom riksdagen framställda. Anmärkas bör slutligen, att sjöfartsnäringskomitén i sitt den 12 september 1890 afgifna underdåniga betänkande äfven yttrat sig angående frågan om lastpenningarnes bibehållande eller afskaffande.

Efter denna kortfattade historik rörande ifrågavarande skattetitels tidigare öden öfvergår utskottet till granskning af de skäl, som hufvudsakligen anförts för dess afskaffande.

Man har i sådant afseende förnämligast anført, att ifrågavarande beskattning *icke vore förenlig med billighet och rättvisa*. Det kunde icke anses rättvist, att en särskild afgift uttoges af sjelfva fartyget, då den behållna inkomst, fraktrörelsen lemnade, beskattades genom allmän bevillning i likhet med inkomst af all annan rörelse. Visserligen komme denna olägenhet oftast icke att i sista hand drabba sjöfarten, i ty att den stegring i fraktkostnaden, som lastpenningarne förorsakade, i de flesta fall drabbade den fraktade varan; men i dylika fall invercade skatten menligt på prisen såväl å de svenska produkter, hvilka öfverfördes till den utländska marknaden, som å de viktiga konsumtionsartiklar, råämnen, redskap m. m., hvilka från utlandet tillfördes oss, och vid sådant förhållande vore den ifrågavarande beskattningen *statsekonomiskt oklok*.

Äfven de, som ifrå för denna skatts borttagande, medgifva sålunda, att densamma i de flesta fall kan antagas drabba den fraktade varan. Med afseende å dessa fall har emellertid framhållits och, såsom det vill synas utskottet, på fullt tillfredsställande sätt visats, att lastpenningarne äro i jämförelse med de mångahanda andra faktorer, som inverka på

exporterade och importerade varors pris, af så försvinnande liten betydelse, att afgiften icke utöfvar något nämnvärdt inflytande derå. Inför detta faktum torde förberörda, emot ifrågavarande skatteform framställda anmärkningar förlora en god del af sin praktiska betydelse. För öfrigt har utskottet så mycket mindre skäl att närmare skärskåda frågan från denna synpunkt, som motionären nästan uteslutande betonat skattens inverkan på sjöfartsnäringen.

Det torde i allmänhet endast under låga eller nedgående fraktkonjunkturer inträffa, att sjöfartsnäringen icke öfverflyttar lastpenningeafgiften på varuomsättningen, utan nödgas i sista hand vidkännas densamma. Sedt från sjöfartsnäringens synpunkt gäller frågan alltså, huruvida med afseende å tider af betryck för denna näring en afskrifning af ifrågavarande skattetitel kan anses påkallad. Af statsverkets inkomst af lastpenningarne — uppgående till inemot 500,000 kronor årligen — inflyter såsom känt är, ungefär 60 procent för de främmande fartyg, hvilka besörja varuforsling mellan Sverige och utlandet och endast ungefär 40 procent för svenska fartyg. Förutsatt att lastpenningarna i sista hand drabba rederierna, hvilket emellertid, såsom nyss anmärkts, ingalunda kan antagas vara regel, skulle alltså den vinst, den svenska sjöfarten komme att skörda af den ifrågasatta åtgärden, uppgå till inemot 200,000 kronor årligen, under det att utländingen komme att deraf hemta en vinst af inemot 300,000 kronor om året. Man kunde nemligen, till följd af de med flera länder ingångna sjöfartstraktater, icke borttaga lastpenningarne endast för de svenska fartygen.

Det är emellertid ingalunda antagligt, att vinsten komme att motsvara nyss angifna siffror; ty ganska sannolikt komme åtgärden att föranleda nedgång i frakterna, och derjemte bör märkas, att den vinst, de svenska rederierna till äfventyrs kunde förvänta af lastpenningarnes borttagande, icke skulle, fördelad på de särskilda fartygen eller rederierna, kunna blifva nämnvärd i annat fall, än då fartygen gjorde tätare turer mellan Sverige och utlandet. Det blefve sålunda i alla händelser endast för de reguliera traderna på utlandet, som åtgärden kunde få någon betydelse; och det synes utskottet, att man icke för att i bästa fall ernå ett så ofullkomligt resultat bör uppoffra den ifrågavarande, för statsverkets behof väl behöfliga inkomsten. Lämpligare torde då denna inkomst kunna användas till att på annat, verksammare sätt gagna den svenska sjöfartsnäringen, för hvars tillgodoseende väl under sista tiden vissa åtgärder vidtagits — såsom statens åtagande af kostnad för sjöfolks hemförskaftning i vissa fall, förändrade bestämmelser rörande skeppsmätning, lindring i fyr- och båkafgiften, upphäfvande

af fartygstullen och förändrade bestämmelser rörande tullrestitution för fartygsmaterialier — men som detta oaktadt visserligen ännu befinner sig i så tryckt belägenhet, att ytterligare åtgärder i samma riktning kunna anses erforderliga.

Med afseende å de skäl, som sålunda enligt utskottets åsigt tala emot lastpenningarnes afskaffande, kan utskottet icke förorda bifall till motionärens förslag.

Deremot finner sig utskottet böra föreslå ett par smärre ändringar i tulltaxeunderrättelsernas förevarande § 4. I denna paragraf förekommer för närvarande, såsom här ofvan synes, i fråga om när fartyg må anses såsom barlastadt, en hänvisning till § 44 i kongl. förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, sådant detta lagrum lydde enligt kongl. kungörelsen den 17 november 1882. Då emellertid samma lagrum genom kongl. kungörelsen den 14 juni 1894 blifvit ändradt så, att numera beträffande fyr- och båkafigtens utgörande någon skilnad icke eger rum mellan lastadt och barlastadt fartyg, samt följaktligen de förutvarande bestämmelserna i ämnet blifvit ur förordningen angående lotsverket uteslutna, torde motsvarande bestämmelser böra, i stället för den nuvarande hänvisningen, upptagas i stadgandena om lastpenningarne.

För närvarande äro från erläggande af lastpenningar befriade, bland andra, »fartyg, som under resa utrikes orter emellan anlöper svensk hamn och der endast *aflemnar* medförda resande». Denna bestämmelse torde böra utsträckas äfven till fartyg, som endast *emottager* resande.

Utskottet hemställer alltså,

att Riksdagen, med afslag å den väckta motionen om lastpenningarnes afskaffande, måtte besluta, att de angående denna afgift gällande, i § 4 af tulltaxeunderrättelserna intagna bestämmelser skola erhålla följande förändrade lydelse:

»Lastpenningar till Kongl. Maj:t och kronan utgöras till lika belopp af svenska som af främmande fartyg med 10 öre för hvarje ton, beräknad efter gällande måtbref, samt betalas hvarje gång både vid inkommande och utgående; dock, om ett fartyg under loppet af ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erläggas dessa umgälder för utgåendet allenast första resan och vid förnyadt inkommande

endast när fartyget innehar last samt större eller mindre del deraf lossar, och må härvid jemväl såsom barlastadt anses fartyg, då *dess last uppgår till mindre än en tiondedel af fartygets afgiftspligtiga dräktighet; skolande vid beräkning häraf en ton anses motsvara för varor, som i fartygets skeppshandlingar äro upptagna i volym, 2,88 kubikmeter och för varor, som äro upptagna i vikt, 1,360 kilogram.*

Då lossning och lastning på flera ställen egt rum, erläggas lastpenningar endast å första lossnings- eller lastningsstället, derom bevis på märkrullan eller passet meddelas.

Från lastpenningars erläggande befrias:

fartyg med eller utan destination till svensk hamn, som inkommer och åter utgår i barlast; fartyg, som, under resa utrikes orter emellan, anlöper svensk hamn och der endast aflemnar *eller emottager* passagerare jemte deras effekter eller ock endast aflastar gods i annat fartyg för export;

fartyg, som af tvingande orsaker eller till inhemtande af ordres för vidare resa anlöper svensk hamn och der icke verkställer lossning och icke heller företager annan lastning än af förnödenheter för besättning, medförde resande och fartyg;

fartyg, som i följd af liden sjöskada, hvarom sjöförklaring afgifves, anlöper svensk hamn och der lossar sin last samt efter verkställd reparation densamma åter intager och utför;

fartyg, som af nyss omförmälda anledning lossar sin last och densamma till större eller mindre del försäljer, då sådan försäljning inskränkes till hvad för bestridande af reparationskostnaderna bevisligen erfordrats; samt

fartyg, som, under resa mellan utrikes orter, i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdräktighet,

för beräknande hvaraf fartygets skeppshandlingar skola tjena till grund.

I alla dessa fall skall dock fartygets skeppare ställa sig till efterrättelse de i tullstadgan gifna föreskrifter om anmälan hos närmaste tullbetjent äfvensom om märkrullans aflemnande samt i tillämpliga delar jemväl iakttaga hvad i nämnda stadga finnes anbefaldt rörande uttagande af tullpass.»

Herr *Swartling* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i den slutliga behandlingen af detta ärende inom utskottet.
