

samma år åt de svenska medlemmarne i det interparlamentariska rådet.

Stockholm den 28 januari 1904.

Gullbrand Elowson.

N:o 115.

Af herr **O. A. Brodin**, om befrielse för rederier och rederiaktiebolag från beviljning och inkomstskatt.

Sjöfartsnäringen är en för Sverige naturlig näring, icke allenast på grund af befintligheten af materialier för skeppsbyggeri, utan ock på grund af landets långa gränser mot hafvet och tillgången på folk, lämpliga till sjömän.

Med dessa förutsättningar för rederihandteringens bedrivande borde denna handtering vara föremål för uppmuntran och gynnande och i hvarje fall af en rättvis beskattning af statsmakterna, men så är icke förhållandet.

Rederihandteringen, särskildt den som bedrivs med utlandet, får bekosta underhållet af fyrväsendet samt lotsväsendet, betala hamn- och grundpenningar, hvarthän fartygen komma, och sålunda bekosta hamnars anläggning och underhåll äfven i många fall, där naturliga hamnar finnas, utan att väsentliga utgifter därå nedlagts. Härom vore mindre att säga, men dessutom får hvarje fartyg, som första gången under ett år afgår till utlandet med last, betala lastpenningar med 10 öre pr registerton samt för hvarje resa fartyg, anlända till Sverige med last, äfvenledes lastpenningar med 10 öre pr registerton.

Dessa lastpenningar äro en direkt skatt på transportmedlet fartyg, som icke har något motstycke å transportmedel i land. Lastpenningar ha

förut ansetts lika med en grundskatt och sålunda nedsattes desamma till 10 öre vid den första grundskatteafskrifningen, men sedermera har det ej varit möjligt få denna orättvisa skatt afskaffad.

Förutom dessa skatter på rederinäringen skola äfven bevillning och inkomstskatt betalas till staten och kommunalutskylder på grund af bevillningen. Då rederiföretag grundas som aktiebolag, hvilket, med hänsyn till de stora kapital, som numera erfordras för denna rörelses drifvande, torde blifva det allmänna för framtiden, så blifver rederihandteringen genom den nya skatteförordningen dubbelt beskattad till stat och kommun förutom här ofvan först omnämnda pålagor.

Skatten till staten är relativt lindrig, men därpå grundade skatten till kommunen är så mycket kännbarare, då den vanligen är 5 å 6 gånger bevillningen. Då nu ett rederiaktiebolag skall betala skatt till stat och kommun, och aktieägarna sedermera få likaledes betala för sin inkomst på aktierna, så blir det för mycket. Det torde också kunna frågas, om det finnes någon billighet eller rättvisa uti att ett fartyg, som t. ex. under flera påföljande år seglat på utrikes orter, skall betala kommunalskatter för gatläggning, gaslysning, vattenledning, skolor och kyrka m. m. å den ort, där fartyget har sin hemort.

Då rederinäringen arbetar under mycket svåra förhållanden på grund af konkurrens med andra länders fartyg, som äro särskildt gynnade af sitt lands lagstiftande församlingar, såsom t. ex. i Frankrike, där stora seglationspremier lämnas förutom byggnadspremier, i Tyskland, där många ångbåtslinjer hafva stora subsidier, hvilket äfven är förhållandet i England och Norge, så torde ej vara obilligt begärdt, att någon rättvisa skipades i Sverige angående rederihandterings mångsidiga beskattning.

Sjöfartsnäringen och dess utveckling äro för Sverige absolut nödvändiga, dels för att tillgång på sjömän och maskinister må finnas, om och när vi måste försvara vår självständighet och frihet, dels därför att, om densamma kan framgångsrikt bedrivas, den bidrager i högst väsentlig grad att täcka handelsbalansen gentemot utlandet.

För att sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas är nödigt, att den lämnar något utbyte på nedlagdt kapital, ty eljest torde inga vilja nedlägga nya pengar i densamma, och för att underlätta sträfvandena härför är nödigt, att ej för stora, många och orättvisa skatter påläggas, utan att billighet och rättvisa skipas hvad beskattningen vidkommer.

Det bör äfven beaktas, att öfriga industrier och näringar skyddats och gynnats genom det införda protektionistiska systemet, då sjöfartsnäringen

däremot därigenom blifvit lidande. Tullkommittén af 1888 ansåg också och föreslog äfven, att som ersättning för de införda tullarne skulle byggnadspremier betalas för fartyg, som byggdes i Sverige, men därpå ville ej Riksdagen ingå. Sjöfartsnäringskommittén af 1890 föreslog samma byggnadspremier jämte seglationspremier för att utjämna tullarnes skadliga verkan på sjöfartnäringen, men icke heller dessa förslag blefvo gillade.

Rederier och rederiaktiebolag hafva att betala lastpenningar för sina fartyg och borde de vara befriade från bevillningsskatt och inkomstskatt, då, på grund af den införda själfdeklarationen och inkomstskatten, hvarje delägare i rederi eller rederiaktiebolag får erlægga dessa skatter för sin inkomst af i rederier och rederiaktiebolag placerade kapital samt äfven kommunalskatter i följd däraf. Genom att befria rederier och rederiaktiebolag från erläggande af skatt enligt bevillningsförordningen och inkomstskatt skulle nuvarande orättvisa dubbelbeskattning undanröjas.

På grund af hvad här ofvan anförts, tager jag mig friheten hemställa,

att Riksdagen måtte besluta, att rederier och rederiaktiebolag befrias från erläggande af skatt enligt gällande bevillningsförordning samt inkomstskatt.

Jag hemställer dessutom, att bevillningsutskottet, dit denna motion måtte remitteras, ville tillstyrka motionen samt därvid föreslå de ändringar i bevillningsförordningen och inkomstskatteförordningen, som i följd häraf varda erforderliga.

Stockholm den 28 januai 1904.

O. A. Brodin.