

Nr 3.

Ankom till Riksdagens kansli den 16 februari 1912 kl. 3 e. m.

Betänkande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående afskaffande af lastpenningarna.

I en inom Andra kammaren väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 44, af herr *Indebetou* m. fl., har föreslagits,

»att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes för nästkommande Riksdag framlägga förslag om lastpenningarnas omedelbara afskaffande eller successiva afskrifning på sådant sätt, att då den s. k. engelska skeppsmättningsregeln införts, den nuvarande lastpenningens storlek à 10 öre pr afgiftspliktig ton bibehålles oförändrad för ångfartygen men sänkes till 8 öre pr ton för segelfartyg och prämar, samt att sedermera afskrifning årligen äger rum i samma proportion.»

Till stöd härför hafva motionärerna anfört:

»Sedan den af Kungl. Maj:t den 2 februari 1907 tillsatta skeppsmättningskommittén till chefen för sjöförvarsdepartementet öfverlämnat sitt betänkande och förslag angående ifrågasatt öfvergång till den s. k. engelska regeln i svensk skeppsmättningslagstiftning, har frågan om att afskaffa eller förminska lastpengarna åter kommit på dagordningen.

Alltsedan riksdagen 1840—1841 har denna fråga vid olika tillfällen varit föremål för Riksdagens behandling på grund af såväl kungl. propositioner som enskilda motioner utan att hafva fått någon slutgiltig lösning.

Otvifvelaktigt torde frågan åter blifva föremål för statsmakternas behandling under innevarande riksdagsperiod och redan nästkommande riksdag torde man hafva anledning förvänta, att nödiga ändringsförslag af nu gällande bestämmelser om lastpengar, fyr- och båkafgifter m. m. blifva af regeringen framlagda.

Lastpenningar

benämnas som bekant den afgift af 10 öre pr afgiftspliktig ton, som fartygen hafva att erlägga dels vid första ankomst från eller första afgang till utlandet, oafsedt om fartyget innehar last eller ej, och dels vid hvarje förnyadt inkommande från utlandet, då fartyget innehar last samt lossar större eller mindre del däraf. Till belysande af denna afgifts verkliga innebörd förtjänar att här anföras hvad skeppsmättningskommittén säger därom i sitt betänkande.

Mot denna afgift är missnöjet bland redarne allmänt. Från deras sida framhålles, att, äfven om de hårdt känna fyr- och båkaafgiften, de åtminstone hafva beträffande samma afgift den tillfredsställelsen, att den upptages för ändamål, som lända sjöfarten till fromma. Annorlunda vore förhållandet med lastpenningarna, som inräknas i riksstaten. Lastpenningarna användas således icke, i motsats till hvad som ägde rum i början efter deras tillkomst, för något sjöfartens ändamål, utan verkade enbart tyngande såsom en extra beskattning.

Någon giltig grund till en sådan beskattning anse redarne icke förefinnas. Det förhållande att staten gynnar sjöfarten medelst subventioner och rederilån kunde nämligen ingalunda motivera lastpenningarna, subventionerna komme endast vissa ångbåtslinjer till godo och kunde således icke utgöra giltig grund för att belasta hela utrikes sjöfarten med denna tryckande afgift. Rederilånen, med deras billiga räntefot å fyra procent, vore visserligen mycket fördelaktiga, men denna fördel kunde uppskattas till högst 170,000 kronor — rederilånens sammanlagda belopp vore 17 millioner och de utlämnades en procent billigare än redarne å andra håll i allmänhet kunde erhålla penningar för — och lånen innebure icke någon uppoffring från statsverkets sida utan tvärtom, eftersom staten torde upplåna dessa penningar mot ännu billigare ränta än fyra procent. En annan skatt, grundskatten, som påhvilade en särskild näring, nämligen jordbruket, hade ock blifvit borttagen, ehuru samtidigt samma näring genom tullskydd erhållit en viktig förmån. Enär exporten från och importen till Sverige alltmer ombesörjdes af svenska fartyg, hade det ofta anförda skälet mot afskaffande af lastpenningarna, nämligen att främmande fartyg skulle mest vinna därpå, förlorat i betydelse.

En enskild motionär vid 1895 års riksdag anförde bl. a. följande beaktansvärda ord: 'På goda grunder kunde man fråga, hvarför transportmedlet till sjöss, fartyget, som betraktades som lösegendom, skulle i be-

skattningsväg behandlas annorlunda än transportmedlen på land, såsom järnvägs- och spårvagnar samt andra befordringsmedel för gods och passagerare. De hade alla samma uppgift, och sjötrafiken vore minst lika viktig som de öfriga befordringsmedlen'.

Dessa uttalanden torde vara nog att anföra såsom skäl för det rättvisa i rederiernas vid upprepade tillfällen gjorda framställningar till statsmakterna om afskrifvandet af denna rederinäringen hårdt drabbande extra skatt.

Slutligen må till bestyrkande af det lämpliga och rättvisa uti att afskrifningen af dessa s. k. lastpenningar måtte ske i samband med införandet af den engelska mättningsregeln anföras ett uttalande i denna sak af skeppsmättningskommittén: 'Med hänvisning till de ofvan refererade skälen för lastpenningarnas afskaffande vilja kommitterade emellertid ifrågasätta, huruvida ej måhända nu, om engelska regeln införes, ett lämpligt tillfälle skulle erbjuda sig för fortgående i riktning mot lastpenningarnas successiva afskrifning. Höjes nämligen ej afgiften pr ton för ångfartyg, kan, om den för år 1908 åstadkomna statistiska utredningen härvid lägges till grund, en minskning i lastpenningarna förväntas till belopp af 120,525 kronor om året, däraf skulle komma på svenska fartyg 58,624 kronor och på främmande fartyg 61,901 kronor. Förblifver vid eventuell öfvergång till engelska regeln afgiften för ångfartyg oförändrad, böra emellertid af skäl, som kommitterade anført vid motiven till fyr- och båkafgiften, lastpenningarna för andra fartyg sänkas, enligt kommitterades mening till 8 öre pr ton. Såsom af bil. nr 9 framgår skulle lastpenningarna för segelfartygen då blifva tillsammans 79,769 kronor, utgörande en minskning af 19,942 kronor, och hela minskningen således blifva 140,467 kronor'.

Vid bedömandet af dessa siffror bör man dock beakta det sakförhållandet, att de äro hämtade ur 1908 års sjöfartsstatistik, och att förhållandet mellan det svenska och utländska tonnage som besöker svenska hamnar alltmer utvecklar sig till Sveriges förmån, i det att varutransporten mellan Sverige och utländska hamnar för hvarje år allt mer och mer ombesörjes af svenska fartyg.»

Den af Kungl. Maj:t den 2 februari 1907 tillsatta skeppsmättningskommittén har i sitt den 30 september 1911 afgifna betänkande ifrågasatt, huruvida icke, om den engelska skeppsmättningsregeln blefve hos oss införd, ett lämpligt tillfälle skulle erbjuda sig för lastpenningarnas successiva afskrifning. Med erinran att frågan om lastpenningarnas afskaffande — hvilken vid flera tillfällen varit föremål för Kungl. Maj:ts och Riks-

Utskottet.

dagens uppmärksamhet — härmed ånyo förts fram, hafva motionärerna uttalat, att denna fråga otvifvelaktigt komme att blifva föremål för statsmakternas behandling under innevarande riksdagsperiod och sannolikt, genom förslag från Kungl. Maj:t, redan vid nästkommande riksdag.

Motionärernas förslag innebär nu, att Riksdagen skulle i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag i ämnet till nästkommande Riksdag äfvensom att förslaget måtte afse antingen lastpenningarnas omedelbara afskaffande eller ock deras afskrifning på sådant sätt att, under förutsättning af den engelska skeppsmättningsregelns införande, desamma nedsattes till vissa af motionärerna angifna belopp samt sedermera genom årliga afskrifningar småningom komme att upphöra.

Äfven om man bortser från att förevarande förslag är framställt under förutsättning af att den engelska skeppsmättningsregeln blir införd i Sverige — en fråga, hvarom hvarken Kungl. Maj:t eller Riksdagen hittills uttalat sig — finner utskottet i motionärernas egen framställning, däri, såsom nyss erinrats, uttalas förvissningen om att förslag i fråga om ändrade bestämmelser rörande lastpenningarna vore att inom den närmaste framtiden från Kungl. Maj:t förvänta, starka skäl för Riksdagen att icke redan nu intaga ståndpunkt i frågan. Härför talar äfven den omständigheten, att, enligt hvad utskottet inhämtat, frågan äfven i annan väg än den nyss angifna blifvit föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet. Tvenne enskilda korporationer hafva nämligen inkommit med underdåniga framställningar om lastpenningarnas afskrifning. Sedan utlåtande häröfver afgifvits af vederbörande myndigheter, hvilket lär komma att ske inom kort, blir ärendet i sinom tid föremål för Kungl. Maj:ts pröfning.

Nu anförda förhållanden skulle i och för sig utgjort tillräckliga skäl för utskottet att afstyrka bifall till den föreliggande motionen. Härtill kommer såsom en ytterligare anledning att afvakta resultatet af den pröfning af frågan, som på grund af redan gjorda, nyss berörda framställningar lär vara att af Kungl. Maj:t förvänta, den omständigheten, att ett uttalande af Riksdagen i denna fråga enligt utskottets mening förutsätter en ganska omfattande utredning i skilda riktningar. I sådant afseende må framhållas, hurusom undersökas borde, i hvilket förhållande den inkomst, staten har af lastpenningarna, tillföres af svenskt och utländskt tonnage. För utskottet tillgängliga, i bil. nr 9 till skeppsmättningskommitténs ofvan omnämnda betänkande meddelade, såsom approximativa angifna siffror utvisa för år 1908 367,236 kronor för svenskt och 321,483 kronor för utländskt tonnage. Beträffande senare år finnas, såvidt utskottet kunnat erfara, ut-

räkningar i berörda hänseende icke verkställda, men skulle säkerligen vara af betydelse för frågans bedömande. Äfven torde böra utredas, hvilka afgifter af motsvarande art utkräfras af svenska fartyg i de mest besökta utländska hamnarna.

Under framhållande af att lastpenningarna, enligt inhämtad upplysning, beräknas år 1911 hafva tillfört statsverket en inkomst af icke mindre än 705,975 kronor 40 öre, vill utskottet icke underlåta att slutligen såsom sin mening uttala, att man bör vara betänksam mot att genom en skattelindring af den beskaffenhet motionären afser minska statsverkets inkomster.

På grund af nu anförda skäl hemställer utskottet,

att herr Indebetous förevarande motion, II: 44,
icke må till någon Riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Stockholm den 16 februari 1912.

Å bevillningsutskottets vägnar:

K. G. KARLSSON.

Tryckt hos P. Palmquists Aktiebolag, Stockholm 1912.
