

**Nr 225.**

Av herr **Thore**, om avskaffande av lastpenningarna.

Den för riksdagen i år framlagda riksstaten upptager efter gammal sedvänja på inkomstsidan en rubrik »lastpenningar», vilken post för budgetåret 1927—1928 beräknas lämna ett tillskott till statskassan av 700,000 kronor. I beräkningsgrunderna för lastpenningar ha under senare åren förändringar skett, varigenom vissa lättnader beretts i ifrågavarande statliga fartygsumgälder. Det av 1922 års riksdag antagna förändrade beräkningssättet, vilket trädde i kraft den 1 juli 1922 för att gälla under två år, medförde lättnader i avgiften främst för den större linjetrafiken. Genom de på grund av 1924 års riksdagsbeslut tillkomna grunderna för beräkning av lastpenningar, i gällande kraft till och med den 30 juni i år, har den genom det förstnämnda beslutet medgivna avgiftsbefrielsen i någon mån inskränkts. Till grund för det senare beslutet synas ha legat dels statsfinansiella skäl, dels den omständigheten, att utländska fartyg, totaliter sett, kommit i åtnjutande av större lättnader än svenska fartyg. Sistnämnda skäl torde emellertid för närvarande icke med samma styrka kunna åberopas som år 1924, i det för år 1926 de svenska fartygens del i utrikestrafiken på svenska hamnar uppgått till fullt samma tontal som utländska fartygs trafik på samma hamnar.

Avskaffandet av lastpenningar, denna särskatt på den utrikes sjöfarten, är ett gammalt krav. I propositionen nr 188 till 1922 års riksdag, där en utförlig redogörelse för frågans läge under de senare åren förekommer, omförmäles, att redan på 1840-talet förslag om lastpenningarnas avskaffande framställdes. Motioner i samma syfte framburo till riksdagar under 1880-talet. 1898 års handels- och sjöfartskommitté upptog saken till ingående behandling och föreslog slopandet av berörda fartygsumgälder. Kommerskollegium har vid olika tillfällen uttalat sig för lastpenningarnas fullständiga avskaffande. Yttranden under senare år från handelskamrar och sjöfartsföreningar gå i samma riktning. 1921 års sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo att för såväl frihamnar som tullhamnar lastpenningar definitivt borde slopas.

Skälen för borttagande av den ifrågavarande statliga fartygsavgiften hava sammanfattats sålunda:

Lastpenningarna vore en kvarleva från numera icke erkända skatteprinciper. De utgjorde en beskattning icke på inkomsten genom fartygets användande utan på själva fartyget, så mycket oegentligare som motsvarande beskattning icke

förekom i fråga om andra transportmedel. Lastpenningarna vore icke som andra fartygsumgälder avsedda för något visst sjöfartsändamål eller utgjorde vederlag för någon viss prestation från statsverkets sida. Avgiften bleve sålunda en separatskatt på en viss näring och måste för den skull betecknas som föråldrad och ej baserad på rättvis grund.

Som skäl för bibehållandet av lastpenningar har anförts, exempelvis från statskontorets sida, att avgiften bör stå kvar på grund av statsfinansiella skäl. Under sista tiden har därjämte som ett skäl mot borttagandet av umgälden anförts, att frågan om regleringen av sjöfartsavgifterna borde upptagas i ett sammanhang och att ett beslut om lastpenningarnas avskaffande komme att föregripa en sådan allmän utredning. Slutligen har sagts, att avgiften icke kan anses vara en särskatt på den svenska sjöfarten, i det även utländska fartyg vid besök i svenska hamnar erlägga lastpenningar.

Beträffande det första skälet, nämligen om lastpenningarnas statsfinansiella betydelse — varmed man förmodligen menar, att den ifrågavarande inkomstposten erfordras för att få budgeten att gå ihop — så kan detta skäl väl knappast anses hållbart i betraktande av, att det finansiella läget år från år kräver så pass djupgående ändringar både i de direkta och i de indirekta skattesatserna, att ett inkomstbelopp av 700,000 kronor omöjligen kan ha den reglerande betydelse, som man på en del håll velat göra gällande. Framställningen här går för övrigt ej ut på att låta ett års budget vidkännas hela den inkomstminskning, som lastpengarna representera.

Beträffande borttagande av lastpenningar först i samband med en allmän reglering av sjöfartsavgifterna, så torde här bakom antagligen ligga den synpunkten, att statens minskade inkomst genom lastpenningarnas försvinnande helt eller delvis borde ersättas genom en höjning av andra statliga fartygsumgälder, t. ex. fyr- och båkavgiften, för vars debiterande staten ju utför en viss prestation. Riksstaten för 1927—1928 upptager på inkomstsidan under rubriken fyr- och båkmedel ett belopp av 2,900,000 kronor och under rubriken lotspengar ett belopp av 2,700,000 kr.; sammanlagt 5.6 miljoner kr. Hela utgiften för lots- och fyrväsendet uppgår till ej fullt 6.3 miljoner kr. vartill bör läggas 140,000 kr. för drifts- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg. Av de anförda siffrorna framgår, att sjöfarten, även om lastpengarna frånräknas, erlägger 87 % av de statliga kostnaderna för lotsning, fyrbelysning och isbrytning. Denna sjöfartens procentuella andel i kostnaden för berörda statliga verksamhet kan redan nu betraktas som ganska hög, särskilt vid jämförelse med Danmark och Tyskland — våra kanske förnämsta sjöfartskonkurrenter — där inga fyr- och båkavgifter än mindre lastpenningar förekomma.

Vad slutligen angår påståendet, att lastpenningarna i lika hög grad träffa utlandets sjöfart på svenska hamnar som det svenska fartygstonnaget, så håller detta påstående streck, om den ifrågavarande umgälden betraktas enbart ur skatteteknisk synpunkt. En vidare syn måste emellertid läggas på denna fråga, nämligen om fartygsumgäldernas inflytande på trafikfrekvensen i de svenska hamnarna, en synpunkt, som torde ha varit avgörande för de år 1922 beslutade lindringarna i lastpenningarna.

Konkurrensen mellan de olika hamnarna i Nordeuropa i syfte att draga till sig fartygs- och godstrafik har under senare åren skärpts i oerhörd grad. De verksamaste medlen för att i tävlan med andra geografiskt och trafikmässigt ungefär likställda hamnar kunna stå sig i konkurrensen äro låga fartygs-umgälder, billiga lastnings- och lossningskostnader och snabb expedition. Låga fartygsumgälder, härvid tydligen icke blott statliga utan även kommunala sådana, spela härvid en mycket stor roll. Man finner i sjöfartspressen för närvarande en sådan rubrik som »rekordtrafik i Köpenhamns hamn i fjöl»; »goda verkningar av här företagna avsevärda taxesänkningar». Som belysning av utvecklingen i nämnda hamn anföres, att fartygstonnaget ökats från 3.76 miljoner nettoton år 1922 till 5.2 miljoner nettoton 1926. Fallet är typiskt för hamnar, som genom nedsättning av fartygsumgälderna och företagandet av andra i samma riktning verkande åtgärder lägga an på stortrafik.

Det skulle leda för långt att närmare analysera alla de faktorer, som ligga bakom sjötrafikens förkärlek för hamnar med billiga omkostnader och snabb expedition. Här må blott nämnas, att på den lilla fläck av jordytan, som Nord- och Östersjön med sina kustremsor intager, ej mindre än cirka ett dusin länder med större och mindre hamnar finnas, vilka alla tävla med varandra. Den ökade snabbheten hos trafikmedlen till sjöss har gjort, att främst i fråga om den transoceaniska trafiken men även vid transport på relativt korta sträckor en ökning av det geografiska avståndet på några mil icke spelar så stor roll, om härmed vinnes nedsatta omkostnader i hamn och snabb expedition därstädes.

Storleken och fördelningen av ett fartygs omkostnader i svensk hamn framgår av nedanstående siffror, som äro hämtade från en större västkusthamn. Beräkningen gäller ett fartyg om 6,000 tons död vikt, som lastar ungefär 5,000 ton massa och har ett nettotonnage av omkring 2,450 ton. Utgifterna till statsverket (in- och utgående fyr- och båkavgifter, lotsavgifter, lastpengar, tonavgift, avgift för tullbevakning m. m.) utgöra inalles 2,030 kr. De lokala umgälderna (in- och utgående hamnavgifter, hamnlots, båtmän m. m.) uppgå sammanlagt till 1,105 kronor. Arbetskostnaden för lastens intagande utgör, allt inräknat, 12,700 kronor. Inalles sålunda 15,835 kronor.

Givetvis skulle en ej oväsentlig lättnad i fartygsumgälderna kunna beredas genom nedsättning i de kommunala fartygsavgifterna, främst hamnavgifterna. I den meromnämnda propositionen nr 188 påpekades denna sak men yttrades samtidigt, att vederbörande kommuner nedlagt så stora kostnader på sina hamnar, det nämnes i propositionen frihamnar, att en nedsättning av de kommunala avgifterna i en sådan utsträckning, att det bleve av verkligt ingripande betydelse för trafikfrekvensen, måste stöta på finansiella svårigheter. Vad här sagts om de höga kostnaderna för inrättande av frihamnar gäller även i en mängd fall för tullhamnar. Flera av våra större hamnar kräva för sin drift samt till förräntningen av byggnadskostnaderna betydande tillskott av kommunala skattemedel.

Läget är följaktligen för närvarande sålunda, att kommuner i syfte att uppehålla trafikfrekvensen i sina hamnar, därmed gagnande icke blott sig själva

utan hela landet, tvingas att hålla fartygsavgifterna lägre, än vad som skulle betingas av de på hamnarna nedlagda kostnaderna, under det att statsverket med sin i förhållande till kommunerna starkare finansiella ställning av trafikanterna i de kommunala hamnarna utkräver avgifter i form av lastpenningar, utan att staten lämnar något som helst vederlag för ifrågavarande avgifter.

Innevarande års riksdag får i hög grad att syssla med kommunala och statliga skattefrågor, varvid förhållandet mellan det kommunala och statliga skattetrycket principiellt och praktiskt måste skärskådas. Att frågan om lastpenningarnas avskrivande upptages i detta sammanhang synes naturligt.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta om lastpenningarnas fullständiga avskaffande under loppet av en femårsperiod, med en under budgetåret 1927—1928 påbörjad nedsättning av denna avgift med 20 %.

Stockholm den 21 januari 1927.

*Alex. Thore.*