

Nr 446

Av herr **Senander m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 92, med förslag till förordning om sjömansskatt, m. m.*

Frågan om särskild skatt för sjömän har länge varit aktuell. Redan år 1924 väcktes förslag från sjöfolkets sida, att fartygsbefälhavare vid sjömäns avmönstring skulle verkställa avdrag för skatt med viss procent av lönen. Sedan dess har som bekant frågan upprepade gånger förts fram i riksdagen. Åtskilliga utredningar har ävenledes sysslat med frågan. Enda resultatet blev emellertid, att frågan löstes för *utländska* sjömän i svenska fartyg.

När därför nu frågan omsider genom en proposition bringas till avgörande, så hälsas detta utan tvivel med den största tillfredsställelse bland svenska sjöfarande. Därigenom befrias de från de stora svårigheter som åsamkats dem genom deklarationsskyldigheten, varjämte de som befinner sig i nordsjö- eller oceanfart erhåller lättnader i beskattningshänseende.

Emellertid finns det vissa erinringar att göra mot propositionen.

Enligt förslaget skall två tabeller tillämpas vid fastställande av den definitiva sjömansskatten, en för fjärrfart (tabell I) och en för närfart (tabell II). Det föreslås, att redaren för handelsfartyg skall åläggas att till en sjömansskattenämnd insända uppgifter om fartygens storlek, om fart och antalet anställda samt övriga förhållanden, som kan vara av betydelse för att nämnden skall kunna meddela vilken av skattetabellerna som skall tillämpas.

För fartyg i regelbunden s. k. fjärrfart torde inga större olägenheter vara förenade med uppdelningen i tvenne skattetabeller. För fartyg i s. k. närfart kommer däremot utan tvekan denna uppdelning att förorsaka åtskilligt besvär och inbjuda till krångel och tvistigheter beträffande tolknings- och tillämpningsförfarandet. Inga svårigheter kan förutses för fartyg sysselsatta i s. k. linjefart, medan däremot fartyg i trampfart kommer att tillhöra den grupp som blir svårbedömd vid avgörandet av frågan huruvida skattetabell I eller II skall tillämpas vid skilda tillfällen. Även för redaren för dylika fartyg kommer stora svårigheter att uppstå, när meddelande skall lämnas till sjömansskattenämnden angående i vilken fart de olika fartygen skall anses vara sysselsatta, emedan frakterna icke slutits för fartygen i sådan fart för längre eller varaktigare tidrymd.

Om sjömansskattenämnden skall kunna utöva en någorlunda betryggande kontroll över att dess föreskrifter efterföljes, måste en omfattande administrationsapparat upprättas, vilket enligt utredningen icke varit av-

sikten och ej heller nödvändigt, men som tvivelsutan blir följden av uppdelningen i två skattetabeller för sjömansskatten. Det kan heller icke vara fördelaktigt, att sjömansskattenämnden skall vara nödsakad föreskriva ändrade bestämmelser för vissa fartygsgrupper om vilken skattetabell som skall tillämpas, beroende på hur redaren sluter frakter.

Då dessutom en tillämpning av tabell I vid uttag av sjömansskatt för fartyg sysselsatta i s. k. närfart icke kommer att innebära någon mera betydande minskning av skatteinkomsterna och därjämte i väsentlig grad medverkar till enkelhet i skattesystemet och mindre administrationskostnader, måste ett sådant system vara att förorda. Detta i all synnerhet som alla parter vid förbehandlingen av skatteförslaget insett, att ett icke ringa antal anställda i fartyg sysselsatta i östersjöfart genom tillämpningen av skattetabell II kan komma att erhålla en högre skatt än enligt nuvarande skattesystem. En enhetlig skatt enligt tabell I måste även innebära ett stöd åt den mindre sjöfarten i fråga om rekryteringen av anställda, eftersom det eljest genom skattetabellens utformning kommer att uppstå ett sämre inkomstläge i östersjöfarten. Alla skäl talar således för att den föreslagna skattetabell I skall gälla för såväl östersjö- som nordsjö- och vidsträcktare fart.

Svenska sjöfolksförbundet har i sitt remissyttrande påyrkat, att begreppet östersjöfart skall bortfalla. Huvudmotivet för förbundets yrkande är, att i åtskilliga fall en försämring i skatteläget kan åstadkommas för sjömän i denna fart. Såsom exempel anföres följande. En ogift sjöman, som är hemmahörande i Göteborg, betalar vid en månadsinkomst på 1 140 kronor (1 000 kr. kontant och 140 kr. för naturaförmåner) 304 kronor i skatt enligt källskattetabellen. För samma inkomst skall han enligt östersjötabellen betala 294 kronor. Men en stor del av de sjömän, som seglar i östersjöfart, har anställning endast under seglationstiden, vilken normalt uppgår till 8—9 månader. Med en sammanlagd årsinkomst på cirka 9 700 kronor får han pengar tillbaka, så länge han betalar vanlig källskatt, medan han efter sjömansskattens införande får betala i det närmaste lika stort skattebelopp utan större möjligheter att få rättelse.

Även andra remissinstanser har ansett, att östersjöfarten bör jämföras med nordsjö- och oceanfarten. Därvid har anförts rättvisesynpunkter, vilka vi för vår del anser väga tungt vid en bedömning av frågan. Det är icke rimligt och rättvist, att sjöfarande i östersjöfart skall ställas i undantagsställning gentemot övriga sjömän. De speciella svårigheter som följer med sjömansyrket föreligger även för sjömän i östersjöfart. Under alla förhållanden kan man inte tala om en artskillnad, möjligen en gradskillnad.

I propositionen föreslås att sjömansskatt skall erläggas av anställda i svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton.

Denna begränsning har motiverats med praktiska skäl och med att liknande gränsdragning förekommer i den norska sjömansskattelagstiftningen. Genom en sådan gränsdragning frångås emellertid den grund som borde vara bärande för denna lagstiftning, nämligen i vilken fart som fartyget sysselsättes. Tillämpningen av sjömansskatten kommer även då i beroende av ändrade skeppsmätningar vid ombyggnader etc. Det torde numera icke vara några svårigheter att tillämpa sjömansskattesystemet i mindre fartyg än 100 bruttoregister-ton, emedan källskattesystemet medfört erforderlig erfarenhet och administrativa kunskaper i fråga om skatteuppbörd. Av bland annat dessa anledningar bör sjömansskattesystemet utbyggas att omfatta alla anställda i registrerade svenska fartyg, som är sysselsatta i handelssjöfart i ovan nämnda farter.

En lägre gräns än 100 bruttoregister-ton har föreslagits av sjöfartsstyrelsen, Rederiföreningen för mindre fartyg och Svenska sjöfolksförbundet. Sjöfartsstyrelsen anser för sin del, att i stället för en storleksgräns borde införas en huvudregel, att sjömansskatt må erläggas av envar, som är anställd i redarens tjänst ombord på svenskt handelsfartyg, varjämte borde föreskrivas, att som villkor för erläggande av sjömansskatt fartyget måste vara infört i eller anmält till införande i fartygsregistret. Registreringsplikt föreligger för fartyg om 20 bruttoregister-ton, men även mindre fartyg kan efter anmälan införas i registret.

För vår del anser vi sjöfartsstyrelsens ståndpunkt riktig och konsekvent. Den står dessutom i överensstämmelse med vår uppfattning, att sjöfarten med mindre fartyg, som ständigt får dragas med de största svårigheter, måste bringas stöd i stället för att sättas i efterhand gentemot de större och mera konkurrenskraftiga företagen.

Med hänvisning till vad vi ovan anfört får vi hemställa,

att riksdagen måtte, med godkännande i övrigt av vad som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition nr 92, besluta, att sjömansskattetablell II för s. k. närfart skall utgå och att tabell I skall gälla alla som skall erlägga sjömansskatt, samt

att bestämmelsen, att sjömansskatt skall erläggas av anställd ombord på "svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100 register-ton", ändras till att gälla "svenskt registrerat handelsfartyg".

Samtidigt hemställas att utskottet måtte utarbeta den härför erforderliga lagtexten.

Stockholm den 25 mars 1958

Knut Senander

Henning Nilsson

Helmer Holmberg