

**N:o 5.**

Ank. till Riksd. Kansli den 3 Febr. 1872, kl. 5 e. m.

*Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, angående upphörande af lastpenningarne; Gifven Stockholms Slott den 26 Januari 1872.*

Bland beskattningstitlar, om hvilkas afskaffande fråga tid efter annan varit väckt, men, i anseende till statsverkets behof af inkomster, hittills ansetts böra för tillfället förfalla, intaga de i tullmedlen ingående, på utrikes sjöfarten hvilande, så kallade lastpenningarne, om hvilka stadgas i § 4 af tulltaxeunderrättelserna, ett synnerligen framstående rum, mindre med hänsyn till den statsinkomst, som denna skattetitel inbringrar, än i betraktande af den med riktiga beskattningsprinciper föga öfverensstämmande grund, hvarpå afgiften hvilar och det menliga inflytande densamma måste utöfva ej blott omedelbart på den för Sverige så naturliga sjöfartsnäringen, utan äfven medelbart, men derför icke mindre väsendtligt, på de pris, hvartill dels landets egna exportartiklar, såsom spanmål, jern, trävaror m. fl., kunna till utförsel afyttras och dels nödiga råämnen, redskap, fabriker m. m. från utlandet införskaffas samt derigenom äfven på de näringar, som af dessa pris äro beroende.

Nämnda afgift, som utgår med icke mindre än 70 öre för nyläst, särskildt af inkommande och särskildt af utgående fartygs hela drägtighet, med de undantag och inskränkingar, som i oförmälda § af tulltaxeunder-

*Bih. till Riksd. Prot. 1872. 1 Saml. 1 Afd. 4 Häft.*

rättelserna finnas närmare upptagna och tid efter annan blifvit till lindring i den tryckande afgiften medgifna, utgör en beskattning, icke på den behållna inkomst skeppsrederirörelsen lemnar, icke heller omedelbart på de varor, som med fartyget fraktas, utan på sjelfva fartyget eller det transportmedel, som för varornas in- eller utförsel begagnas; men, då ingen skeppsredare torde uppgöra ett fraktslut från eller till svensk hamn, utan att ihågkomma denna afgift och tillägga densamma till de omkostnader, hvilka måste från den betingade frakten afgå, innan någon vinst för honom derå uppstår, måste i följd af lastpenningarne frakterna i de aldra flesta fall stegras med ett denna afgift motsvarande belopp, hvilken stegring i vanliga fall drabbar de fraktade varorna. Då deremot t. ex. ett svenskt fartyg genom fraktslut åtagit sig att på viss bestämd tid i London afhämta varor, för att föra dem t. ex. till Ostindien, och, emot beräkning, ej kan erhålla frakt från Sverige till London, eller, hvilket väl oftare inträffar, ett utomlands befintligt fartyg, som genom fraktslut förbundit sig att inom viss tid från svensk hamn utföra varor, ej kan till Sverige erhålla frakt, eller, då frakt-konjunkturerna äro så dåliga, att lönande frakter icke kunna erhållas, men redare dock, i förhoppning på bättre tider, föredrager att hålla sina fartyg i gång och dymedelst sysselsätta antagna skeppsbesättningar, heldre än att lägga upp fartygen i overksamhet, drabbas rederierna af den ifrågavarande beskattningen, hvilken då också för dem är så mycket känbarare och mera betungande, som de i de antagna fallen icke hafva någon afkastning af sina fartyg. För att undgå möjligheten af en sådan förlust, söka också rederierna i de fall, då frakt endast i *en* riktning erbjudes, att erhålla denna så hög, att den betäcker äfven kostnaderna för fartygets in- eller utlöpande i barlast, och nämnda afgift har således äfven i dessa fall en benägenhet att i sin helhet falla på och fördyra varutransportererna.

Lastpenningarnes afskaffande måste således göra varutransportererna billigare, och på de varor, som för försäljning sändas till utlandet eller för landets egna behof derifrån införas, utöfva alldeles samma verkan som de åtgärder, hvilka till åstadkommande af lättare och billigare varuförsel inom landet vidtagas, hafva på de varor, som för denna varuförsel utgöra föremål; och, då staten med stora kostnader söker tillvägbringa lättare och bättre kommunikationer inom landet, synes det också vara skäl att i afseende å samfärdseln med utlandet befrämja enahanda ändamål genom afskaffande af ifrågavarande, sjöfarten betungande afgift.

Väl har det blifvit anmärkt, att, då sjöfarten till och från svenska hamnar i betydligt mån bedrifves genom utländska fartyg, så skulle ock upphäfvandet af denna skatt till väsentlig del komma de utländska skepps-

egarne till godo, men då, såsom ofvan är visadt, det i de aldra flesta fall icke blir fartygsegaren, utan producenten och konsumenten, som i sista hand får betala afgiften, lärer berörda anmärkning ej kunna tillerkännas någon vigt. Att åter befria de svenska fartygen från afgiften, men bibehålla densamma för de utländska, är ej möjligt, emedan de sednare äro genom traktater försäkrade om samma förmåner som de förra, och vore det också möjligt, så torde det i allt fall icke vara ändamålsenligt, emedan frakterna, då de utländska fartygen äro för fraktfarten behöfliga, skulle hålla sig lika höga som nu, och den för de svenska fartygen medgifna friheten från lastpenningar endast komma att utgöra en i frakten ingående premie för dessa fartyg. Vidare bör icke lemnas obemärkt, att gällande sjöfartstraktat med Frankrike försäkrar Sverige om reciprocitet med detta land, så att, om några lastpenningar härstädes icke påföras franska fartyg, Frankrike icke heller kan i sina hamnar pålägga svenska, från Sverige kommande fartyg dylik afgift.

Lastpenningarne, hvilka icke böra förblandas med fyr- och båkafgifter, lotspenningar och hamnafgifter, som af sjöfarten uppbäras i vederlag för särskilda, dess gagn afseende inrättningar, drabba alla fartyg lika utan afseende på om de föra tullfria eller tullpligtiga varor och stå derföre icke i något samband med de varorna åsatta tullsatser eller äro beroende af de åsikter, enligt hvilka dessa bestämmas till högre eller lägre belopp. De äro snarare att anse lika med vägboms- eller bropenningar, från hvilka de likväl skilja sig deruti, att de icke afse något kommunikationsmedels underhåll eller förbättring. De böra derföre vika för öfvertygelsen om nyttan af frihet i näringarnes utveckling och om rättvisan af jemlik beskattning. Också hafva flera länder, såsom England, Frankrike, Holland och Belgien, (det sistnämnda för alla nationer, som bidragit till Scheldetullens aflösning) redan afskaffat de inom dem förut stadgade afgifter, som motsvarat lastpenningarne, och äfven Finland uppbär dylika afgifter endast af fartyg från länder, med hvilka reciprocitetsaktater icke blifvit afslutade. I Ryssland utgöra de icke fullt 24 öre för svensk uyläst. Danmark äro de med fyr- och båkafgifter samt flera förut under olika benämningar utgående afgifter sammanslagna till en enda skeppsavgift och i denna, som för närvarande utgår med 48 skilling för läst, icke för fartygets hela dräktighet utan endast för det gods, som lossas eller lastas, har danska regeringen vid nu pågående riksdag föreslagit nedsättning. I Norge, der hufvudsakligen samma grundsats som i Danmark gäller i afseende på lastpenningarnes uppbärande endast för hvad som lossas eller lastas och således ej af fartyg i barlast, beräknas lastpenningarne till skiljaktiga belopp för fart emellan olika länder och särskilda tulldistrikt. Den i allmänhet

stadgade afgiften är 35 skilling för läst och den lägsta är den, som erlägges för direkt sjöfart emellan Sverige och Norge och hvilken utgör endast 12 skilling för kommersläst.

På sätt här ofvan nämnts, har lastpenningarnes afskaffande flera gånger varit ifrågasatt. Redan vid 1840 års riksdag väcktes förslag i denna riktning. 1863 års Tullkomité fäste ock i sitt betänkande uppmärksamhet på önskvärdheten af denna afgifts borttagande, och den motion derom, som vid 1865—1866 årens riksdag väcktes hos Ridderskapet och Adeln, blef endast på den grund afstyrkt af Bevillnings-Utskottet, att de i följd af den då nyss afslutade traktaten med Frankrike gjorda tullnedsättningar af Utskottet befarades komma att medföra en större minskning i tullinkomsten.

Lastpenningarnes belopp för år 1871 kan ännu icke uppgifvas, men under åren 1866—1870 hafva de i medeltal utgjort 496,677 R:dr 26 öre eller i rundt tal 500,000 R:dr för år. Ehuru stor denna statsinkomst kan synas, bör dock ihogkommas, att densamma mer än uppväges af den förhöjning i den egentliga tullinkomsten, som den stora utvecklingen af landets näringar och dess till följd deraf ökade välstånd framkallat, hvadan den icke kan anses oeftergifligen nödig; och då härtill kommer, att den i sig sjelf ej är rättvis samt derjemte ej blott betungar skeppsrederirörelsen utan äfven, genom varutransporternas fördyrande, verkar hämmande på många andra hufvudnäringar, af hvilkas utveckling landets allmänna ekonomiska förkofran är beroende, torde tillräckliga skäl förefinnas för dess afskaffande. Kongl. Maj:t föreslår alltså härmed, att omförmälda afgift eller de så kallade lastpenningarne må med utgången af innevarande år helt och hållet upphöra. Förblifvande Kongl. Maj:t Riksdagen med all Kongl. Nåd och ynnest städse välbevågen.

**CARL.**

*C. Fr. Wærn.*

*Utdrag af protokollet öfver finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i Stats-Rådet å Stockholms Slott den 26 Januari  
1872.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern *Adlercreutz*,  
Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena, Grefve  
*von Platen*,  
Statsråden: *Bredberg*,  
*Berg*,  
Friherre *Leijonhufvud*,  
*Wærn*,  
*Wennerberg*,  
*Bergström* och  
Friherre *Alströmer*.

Föredragande Departements-chefen uppläste härefter till justering följande, i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts, enligt Stats-Rådets enhälliga tillstyrkande, nedannämnde dagar fattade beslut, uppsatta förslag till Kongl. Maj:ts nådiga propositioner till Riksdagen, nemligen:

den 9 innevarande månad, angående upphörande af lastpenningarne.

Uppå Stats-Rådets underdåniga tillstyrkande täcktes Hans Maj:t Konungen i nåder gilla berörda förslag, sådana de finnas detta protokoll bilagda; och skulle i enlighet med samma förslag nådiga propositioner till Riksdagen aflätas.

Ex protocollo  
*Axel Ädelgren.*