

N:o 165.

Af Herr **W. Gibson**: *Angående lastpenningarnes upphörande.*

Bland de hos oss förekommande beskattningssätt torde intet ega mera felaktiga och orättvisa grunder än det, som under benämningen lastpenningar, erlägges af in- och utgående fartyg med större eller mindre last, enligt § 4 i de vid gällande tulltaxa fogade underrättelser, så lydande:

Lastpenningar till Kongl. Maj:t och Kronan utgöras till lika belopp af svenska som af främmande fartyg med 10 öre för hvarje ton, beräknad efter gällande måtbref, samt betalas hvarje gång både vid inkommande och utgående; dock, om ett fartyg under loppet af ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erläggas dessa umgälder för *utgåendet* allenast första resan och vid *förnyadt inkommande* endast när fartyget innehar last samt större eller mindre del deraf lossar, o. s. v.

Sedan nära femtio år tillbaka har frågan om denna afgifts fullständiga borttagande många gånger förelegat, men, ehuru komitéer och utskott städse uttalat befogenheten häraf, har man blott verkställt reduktioner och nedprutningar, hufvudsakligen därför att utgiften ansetts i verkligheten vara af ringa betydelse för sjöfarten.

Förändrade grunder uti den hittills följda handelspolitiken, genom hvilka man, förmedelst höjda tullsatser, afser att förekomma en befarad undergång utaf somliga näringar och understödja så väl dessa som andra uti deras betryckta lägen, torde blifva en af hufvudfrågorna vid innevarande riksdag. Ingen af landets näringar torde befinna sig uti mera betryckt ställning än skeppsfarten. Sedan flera år tillbaka har denna icke blott saknat behållning utan äfven tillfälle att amortera fartygens ursprungliga kapitalvärden, och numera täcka frakterna icke ens de löpande omkostnaderna, hvarföre fartygen uppläggas och lemnas att möta sin förstörelse af tidens tand stillaliggande i hamn. Vid varfven har äfven skeppsbyggeriet nästan afstannat och synes näringen, som under de senare 11 åren lemnat en bruttointkomst af i medeltal 35 millioner kronor årligen, gå sin undergång till mötes, om den ej nu kommer i åtnjutande af alla de förmåner, på hvilka densamma med rätta kan göra anspråk.

Med förhöjda tullsatser å landets importartiklar ökas äfven öfriga näringars produktionskraft tillika med konsumtionen af inhemska alster. Men deraf följer äfven en minskning i så väl import som export. Då rederirörelsen dervid är den förmedlande kraften, måste med förhöjda tullar ytterligare försämrade konjunktursförhållanden inträda för densamma, och om man sålunda tillskyndar näringen skada, så är det å andra sidan en oafvislig pligt att söka underlätta de växande bekymren, äfven om man icke förmår tillförsäkra samma näring något kraftigare understöd.

Till icke obetydlig grad har skeppsfarten förmedlat exporten af landtmannaprodukter och då det måste ingå uti en skyddstullspolitiks beräkning att åvägbringa en så stor export, som förhållandena medgifva, är det äfven i landtbrukets intresse, att exportartiklarne öfverföras till destinationsort på bästa och billigaste villkor. Derfor böra vi äfven rätta villkoren för skeppsfarten så, att näringen må kunna ega bestånd och förebygga, att vi blifva hänvisade till den utländska flaggan.

Jag har förut, anført, att lastpenningarne utgöra en orättvis beskattning. Ett fartyg kan icke förliknas med fast egendom, utan fastmer är det att betrakta som ett redskap, ett inventarium eller en lösegendom. Icke beskatta vi landtbrukets redskap eller lösegendom, af hvad beskaffenhet de vara må, icke heller maskinerna uti en fabrik, den rullande jernvägsmaterielen o. s. v. Beskattningen af sjöfartsnäringen varder således dubbel, när lastpenningarne utgå, enär äfven hela den afkastning, som fartyget lemnar, upptages till beskattning efter »inkomst af kapital och arbete» och drabba dessa lastpenningar tyngst svenska ångare, hvilka hufvudsakligen

uppehålla den reguliera förbindelsen med utlandet, dervid fartygen mestadels icke innehafva mer än half last.

Den vid förra riksdagen föreslagna nedsättningen af lastpenningarne bekämpades af tullskyddsvänner på den grund, att den utländska flaggans in- och utgående tontal betydligt öfversteg den svenskas, hvarför nedsättningen hufvudsakligen skulle komma utlandet till godo. Om statsverkets inkomster befunnos i det bedröfliga skick, att man nödgades afse den jemförelsevis obetydliga inkomst, som lemnas af lastpenningarne, då vore en sådan anmärkning af vigt. Men tanken på det betydliga öfverskott, som redan nu årligen uppstått och som med förhöjda tullsatser måste bringa tullinkomsterna ännu mer i höjden, framkallar svaret på nämnda egendommiga slutledning genom det spörsmål, huru vida man ej bör skipa gagn och rättvisa åt en näring, derför att medtäflaren i utlandet kan erhålla fördel deraf. Och detta så mycket hellre som denna fullkomligt oskyddade skeppsnärings målsmän förorda lastpenningarnes borttagande.

Dels på ofvan anförda skäl, dels åberopande 1885 års Bevillnings-Utskotts anförande N:o 5, får jag härmed yrka,

att den i § 4 vid gällande tulltaxa fogade underrättelsen under beteckning lastpenningar omförmälda afgift måtte från 1887 års början fullständigt upphöra, hvarigenom hela paragrafen i bemälda underrättelser torde komma att utgå.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles vördsamt.

Stockholm den 26 Januari 1886.

Will. Gibson.
