

Nr 44.

Af herr **Indebetou m. fl.**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående afskaffande af lastpenningarna.

Sedan den af Kungl. Maj:t den 2 februari 1907 tillsatta skeppsmätningsskommittén till chefen för sjöförsvarsdepartementet öfverlämnat sitt betänkande och förslag angående ifrågasatt öfvergång till den s. k. engelska regeln i svensk skeppsmätningsslagstiftning 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 erlægga 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 anföra hvad skeppsmätningsskommittén 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 båkafgiften, 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 beskattningsväg 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 anfört 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.

Under hänvisning till ofvanstående motivering få vi därför anhålla,

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.

Stockholm den 22 januari 1912.

E. Indebetou. Malte Sommelius. Edvard Lithander.
