

Nr 330.

Av herr **Thore**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 232,
med förslag till förordning om tonnageavgift.

Ehuru den i årets statsverksproposition bebadade särskatten på landets sjöfartsnäring mötts med enstämmt ogillande såväl från näringens direkta utövare som jämväl från ett betydande antal handeln, industrien och sjöfarten representerande korporationer — däribland även må inräknas k. kommerskollegium — så har det oaktat en nådig proposition nr 232, innehållande förslag till förordning om en svenska fartyg drabbande tonnageavgift, för riksdagen blivit framlagd. Under sådana förhållanden synes det bli nödvändigt att genom en direkt framställan motionsvis till riksdagen draga uppmärksamheten på de synnerligen vägande skäl, som tala emot införandet av denna extra skatt på fartygstonnaget.

Det allmänna motivet för en särskild skatt på sjöfarten har i statsverkspropositionen sammanfattats sålunda, »att priset på livsmedel och andra förnödenheter skärpts genom de höga fraktsatserna, att sjöfarten genom de höjda frakterna tillförts högst betydande vinster, och att alltså en särskild skatt skall uttagas av sjöfarten för mildrande av de genom prisstegringen för landet i det hela uppkomna olägenheter». Det belopp, som föreslås att utdebiteras, utgör, det frivilliga bidraget förliden höst oberäknat, cirka 5 $\frac{1}{4}$ milj. kronor.

Angående den närmare motiveringen för sjöfartsskatten åberopar departementschefen en, i den k. propositionen införd, utarbetad promemoria av landskamreraren Otto W. Landén. Vid ett studium av denna promemoria kan man icke värja sig för det intrycket, att i allt vad angår författarens egen motivering, denna konsekvent är inriktad på att hävda riktigheten och lämpligheten av, att sjöfarten under nuvarande tider påläggas en särskild skatt, som bör ha formen av en objektskatt. Med denna läggning på motiveringen behandlas såväl de skattetekniska som de mera sjöfartsekonomiska spörsmålen i skatteproblemet.

Ja, mycket kan ju sägas, när det gäller att driva fram en viss sak, som man a priori beslutat sig för. Men det må dock ifrågasättas huru-

vida icke ett mera objektivt framläggande av skäl och motskäl skulle varit ägnat att ställa denna, såväl principiellt som ekonomiskt sett, alls icke oviktiga skattefråga i en mera allsidig belysning, varigenom syftet med det hela, nämligen mildrande av de för landet genom prisstegringen uppkomna olägenheterna, antagligen även bäst blivit främjat.

Innan jag går att framlägga egna motiv rörande olämpligheten av den ifrågasatta skatten, må det tillatas mig att i vissa delar skärskåda ovan omförmälda promemoria.

Det må då först och främst sägas, att de åsikter i allmänna sjöfartsekonomiska spörsmål, som i promemorian framlagts av en tillfällig medarbetare på sjöfartens område, ju ej gärna kunna tillmätas någon större auktoritet gentemot uttalanden från näringens egna utövare eller gentemot det ämbetsverk, som har den statliga befattningen med landets sjöfartsnäring. Då sålunda exempelvis kommerskollegium (sid. 62 i den k. propositionen) bland annat framhåller, att sjöfartsnäringen här i landet redan i högre grad än andra näringar är belastad med särskilda skatter och utgifter av olika slag, så vederlägges eller förringas detta uttalande icke nämnvärt av det förhållandet, att det i promemorian (sid. 18) omförmäles, att sjöfarten åtnjuter vissa förmåner, i form av statsunderstöd för uppehållande av vissa trafiklinjer, billiga rederilån och en statlig krigsförsäkring. Var och en som något så när satt sig in i saken vet ju nämligen, att subsidierna tillkommit för att genom upprättande av egna transoceaniska linjer främja *handeln* på avlägsna länder. Utan dessa subsidier hade linjerna måhända icke kommit till stånd, då igångsättandet och trafikerandet av en transoceanisk linje ingalunda under första tiden brukar lämna någon nettoförtjänst.

Det bör ju också vara bekant, att de subsiderade bolagen, som villkor för understöden, fått sig ålagt maximitariffer i fråga om bortfrakterna samt därjämte under viss förutsättning äro skyldiga att återbetala subsidierna. Det senare villkoret har medfört, att de sedan år 1912 åtnjutna subsidierna till allra största delen blivit återbetalta, under det att förpliktelsen att hålla billiga utfrakter, så länge kontraktet med statsverket är gällande, står kvar.

Vad angår de billiga lånen från rederilånefonden, så har statsverket, åtminstone intill tiden för räntesatsernas stegring genom kriget, på dessa lån icke lidit någon förlust, utan fastmera gjort en, dock obetydlig, räntevinst.

Rörande statens krigsförsäkring för fartyg, så bekostas ju denna helt och hållet genom avgifter från de försäkrade. Att staten, såväl vid denna försäkring som vid varuförsäkringen, i sitt eget intresse, men utan

att vara ekonomiskt ansvarig, lämnat sitt stöd och sin auktoritet åt företaget, kan väl ej gärna konstitueras något skäl för en extra skatt på sjöfarten.

Även måste bestämt protesteras emot den å sid. 24 i promemorian framförda åsikten, att de från den svenska rederinäringen till statsverket utgående lastpenningarna, cirka 450,000 kronor per år, »skulle ha sitt berättigande såsom ersättning för det allmännas utgifter och anordningar för sjöfartens underlättande». Veterligen åtnjuter den svenska sjöfarten ingen som helst förmån som ersättning för denna näringen påvilande avgift.

Rörande vad i promemorian uttalas, att det i många fall visat sig att utdelningen av 1915 års rederivinster varit större än intresset för avsättning till fonder av samma vinster, så kan detta uttalande nog ha sitt berättigande. Vid en del, huvudsakligen smärre tramprederier, särskilt från Sydsverige, synes man rent av ha ävlats att uppdriva den procentuella utdelningen. Härigenom har en misstämning skapats gentemot rederiernas sätt att använda sina vinster. Men skall nu en sådan sak som denna beröras i ett officiellt utlåtande, för att sålunda lämna en bild av föreliggande förhållande, bör man gå något mera till botten med undersökningen än vad promemorians författare funnit anledning att göra. Det hade i samband med omnämmandet av de höga utdelningsprocenterna bort sägas, att rederibolagens aktiekapital i förhållande till fartygsvärdena som regel varit och äro mycket låga. Följande exempel torde belysa detta påstående:

| | Aktiekapital år 1915. | Nettotonnage den 1/7 1915. |
|-----------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| Rederibolaget Svea, Stockholm | 8,4 miljoner kronor | 50,188 ton |
| Svenska Amerika—Mexikolinjen, Göteborg | 1,4 » » | 7,003 » |
| Ångfartygsaktiebolaget Thule, » | 2,26 » » | 13,036 » |
| » Ferm, Kristinehamn | 371,000 » | 4,455 » |
| » Kalmarsund, Kalmar | 375,000 » | 1,977 » |
| Trelleborgs ångfartygsaktiebolag | 1,2 miljoner » omkring | 10,700 » |
| Rederiaktiebolaget Motala ström, Norrköping | 204,000 » | 2,056 » |
| Ångfartygsaktiebolaget Svithiod, Göteborg | 789,000 » | 6,242 » |
| » Tirfing, » omkring | 3,9 miljoner » | 46,725 » |
| Rederiaktiebolaget Sverige, Stockholm | 350,000 » | 3,368 » |
| Förnyade ångfartygsaktiebolaget Götha, Göteborg | 820,000 » | 4,598 » |
| Oxelösunds rederiaktiebolag, Stockholm | 382,000 » | 4,393 » |
| Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg | 1,95 miljoner » | 10,631 » |
| » Luggude, Hålsingborg | 600,000 » | 6,032 » |
| » Vata, » | 214,500 » | 3,432 » |
| Ångfartygsaktiebolaget Uman, Stockholm | 224,000 » | 1,496 » |
| » Sune, Halmstad | 200,000 » | 1,387 » |

| | Aktiekapital år 1915. | Nettotonnage den 1/7 1915. |
|------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| Ångfartygsaktiebolaget Astrea, Hälsingborg | 200,000 kronor | 2,079 ton |
| » Hälsingborg, Hälsingborg | 1,2 miljoner » | 10,451 » |
| » Nordkap, » | 180,000 » | 1,352 » |
| » Henckel » | 1,2 miljoner » | 8,728 » |
| » Nornan, Göteborg | 648,000 » | 3,873 » |
| Rederiaktiebolaget Transatlantic, » | 1,5 miljoner » | 34,776 » |
| Svenska Ost-asiatiska kompaniet, » | 2,0 » » | 23,802 » |
| Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Stockholm | 7,0 » » omkring | 40,000 » |

De i förteckningen upptagna rederibolagen, som representera omkring 45 % av det i utrikes fart sysselsatta ång- och motorfartygstonnaget, ha ett sammanlagt aktiekapital av 37,5 miljoner kronor och ett tonnage av omkring 302,000 nettoton. Fördelas detta aktiekapital på tonnaget, fås ett aktiebelopp av 125 kronor per nettoton, motsvarande cirka 85 kronor per bruttoton. Går man nu till 1913 års sjöfartsstatistik, uppgives här, att de i nämnda fart sysselsatta ång- och motorfartygen beräknas ha ett värde av 175 kronor per bruttoton, vilken siffra är grundad på försäkringsbeloppen. Av dessa siffror framgår tydligen, hurusom även *före* världstegringen genom kriget, de i sjöfartsnäringen placerade aktiekapitalen icke ens uppgingo till hälften av de faktiska fartygsvärdena.

Med det nu anförda som bakgrund måste de höga procentuella utdelningarna betraktas. Men utredningen ådagalägger därjämte, huru ytterst svårt det i allmänhet här i landet varit att få kapitalteckning till rederirörelsen och i huru stor utsträckning man måst arbeta med lånta medel.

Angående storleken av utdelningen till aktieägarne i förhållande till avsättning för tonnageutökning torde även några siffror böra lämnas.

| | Utdelning. | Disponeras för tonnage- ökning. |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Rederiaktiebolaget Svea, Stockholm | 1,008 miljoner kronor | 2,624 miljoner kronor |
| Svenska Amerika—Mexikolinjen, Göteborg | 140,000 » | 1,61 » » |
| Ångfartygsaktiebolaget Thule, » | 452,000 » | 750,000 » |
| Ångbåtsaktiebolaget Ferm, Kristinehamn | 66,780 » | 580,000 » |
| » Svithiod, Göteborg | 236,700 » | 700,000 » |
| » Tirfing, » | 1,165 miljoner » | 3,5 miljoner » |
| Oxelösunds rederiaktiebolag, Stockholm | 191,000 » | 446,000 » |
| Rederiaktiebolaget Sverige, Stockholm | 175,000 » | 275,000 » |
| Ångfartygsaktiebolaget Nornan, Göteborg | 162,000 » | 530,000 » |
| Svensk-ostasiatiska kompaniet, » | 200,000 » | 2,000,000 » |
| Rederiaktiebolaget Transatlantic, » | 150,000 » | 1,358,000 » |
| Ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg | 389,500 » | 1,900,000 » |

Av här lämnade siffror, vilka liksom de förut anförda huvudsakligen äro hämtade från tidningsuppgifter, framgår tydligen, att intresset för avsättning till tonnageutökning ingalunda blivit tillbakasatt.

Slutligen må anmärkas, att den i promemorian omförmälda utdelningen av 280 % helt säkert hänför sig till ett under hösten förra året sålt fartyg, vilken utdelning alltså icke träffas av någon tonnageavgift. Den å annat ställe omtalade mellanhandsvinsten å ett, ävenledes förra hösten avyttrat fartyg, beröres ej heller av denna avgift. Vill man överhuvud träffa sådana vinster inom rederirörelsen, så icke sker detta genom den föreslagna tonnageavgiften, utan då får väl en krigskonjunkturbeskattning av den vedertagna formen träda in.

Huvudargumentet för att sjöfarten i form av en objektskatt skall påläggas en extra skatt är enligt promemorian att själva *ägandet* av ett fartyg under nuvarande tider utgör en så pass avsevärd förmån, att detta i och för sig, alldeles oavsett den vinst som gjorts eller möjligen kommer att göras på detta fartyg, bör vara tillräcklig anledning för beskattning. Såväl statskontoret som kommerskollegium ha emellertid underkänt en sådan skatteprincip såsom varande föråldrad och stridande mot de grundsatser, som nu böra tillämpas vid beskattning.

Då nu sålunda de båda hörda ämbetsverken uttalat sig emot objektskatteprincipen, men den av chefen för finansdepartementet tillkallade skattesakkunnige vidhåller, att en objektsbeskattning ingalunda är föråldrad, utan att en sådan fortfarande utgör en rationell beskattningsform, så blir det riksdagen som får döma i detta beskattningsmål. Men härvid böra då vederbörande ha för ögonen, att om i dag en skatteart av objektskatts natur lägges på en viss näring, så kan den sålunda införda principen lätt leda därhän, att i morgon en annan näring drabbas av en likartad skatt. Ty sällan är väl det ekonomiska läget sådant, att icke *någon* näring, åtminstone relativt i förhållande till andra, har kännning av en god affärskonjunktur.

Innan jag avslutar granskningen av promemorian kan jag icke underlåta att beröra ytterligare ett av de i denna framförda argumenten för riktigheten av en objektskatt på fartygstonnaget, det nämligen, där författaren, som ett belysande exempel på extra beskattning av en viss näring, framhåller den trävaruindustrien träffande skogsvårdsavgiften. En lekman på det skattetekniska området skulle måhända, med anledning av det sålunda gjorda jämfästandet av tonnageavgiften och skogsvårdsavgiften draga den slutsatsen, att eftersom skogsvårdsavgiften utdebiteras

för att användas till befrämjande av skogens till- och återväxt, så bör ändamålet med tonnageavgiften vara att befrämja det svenska fartygstonnagets till- och återväxt. Men resonerar man efter sådana linjer blir man tydligen bedragen. Ty vad nu än den föreslagna tonnageavgiften skall kunna befrämja, icke blir det tillväxten av den svenska handelsflottan.

Sjöfrakternas fördyrande inverkan på förnödenheter inom landet kan ej gärna — om man bortser från inrikesfarten, vilken alla ju äro eniga om icke bör träffas av någon särbeskattning — ha uppstått genom annan varutransport än sådan, som skett från utlandet till Sverige. De höjda frakterna vid varutransporten *mellan* utländska hamnar kan näppe- ligen ha åstadkommit någon dyrtid hemma hos oss. Ej heller bör höj- ningen i *utfrakterna* förorsaka någon prisstegring inom landet. I det se- nare fallet är det väl tvärt om så, att om exporten lider av höga utfrak- ter eller andra transportsvårigheter, så måste detta inom landet, på varan ifråga, verka till prisreglering nedåt. Undersöker man nu, varest de av den svenska rederinäringen uppburna fraktbeloppen främst intjänats, så erhålles av 1913 års sjöfartsstatistik den upplysningen, att 40 % av årets bruttofrakter uppburits i fraktfart mellan utländska orter och 60 % i fraktfart mellan Sverige och utlandet. Av sistnämnda kommer lägst 35 % på fraktfarten från Sverige till utlandet och högst 25 % på farten från utlandet till Sverige. Någon större förryckning i nu framlagda siffror torde förhållandena sedan krigets början icke ha utövat. Tydligt är alltså, att då man ställer de höjda varupriserna inom landet i samband med de stegrade frakterna till sjöss, så är ett sådant samband riktigt vidkommande endast 25 % av den fraktfart, där våra svenska rederier gjort sina mer- vinster. Övriga mervinster, alltså cirka 75 %, ha uppstått på en varu- transport, där frakthöjningen icke kunnat inverka ogynnsamt på förnö- denhetspriserna inom landet.

Det må även, rörande en stor grupp av importvaror, sägas, att de höjda frakterna haft en mera indirekt verkan till prisstegring av allmän- hetens konsumtionsartiklar. Varan har nämligen i omförvandlad form nått den slutlige förbrukaren. Exempelvis sådana importvaror som kraft- foder, gödningsämnen, stenkol till industrien, oljor, råvaror till beklädnad m. fl. varor. Prisstegringen på den färdiga livsmedels- eller beklädnads- produkten och de krigskonjunkturvinster, som här komma in, blir en synnerligen invecklad sak att utreda. Men tydligen kunna icke mervinsterna på hitfraktandet av råvaran stå för det hela. Och att ensamt här lägga en särskatt för mildrande av de genom prisstegringen uppkomna olägen-

heterna, kan icke vara riktigt. För att taga ett exempel. Tonnageavgiften är bland annat avsedd att användas till nedbringande av priset på gödningsämnen. Men superfosfatfabrikerna inom landet, som på prisstegringen av sin fabricerade vara gjort sig miljonvinster flera gånger om, skola icke vara med om att bidraga till detta förbilligande.

En granskning av de under senare månaderna kungjorda berättelserna över affärsläget och den industriella verksamheten under det gångna året visar otvetydigt, huru som högst betydande vinster intjänats just på sådana varor, där de höjda försäljningspriserna synnerligen hårt drabbat konsumenterna inom riket. Detta gäller icke blott enstaka näringar, utan stora och viktiga grupper inom landets varuproduktion. Två-, tre- och flerdubbla vinster år 1915 mot 1914 finner man i läder-, olje-, ljus-, maskin-, järnmanufaktur-, klädes-, tändstick-, konserv-, bruks-, trävaru-, gödningsämne- m. fl. industrier. Och vinstprocenten har i en mängd fall legat mellan 100 och 200 %. Att under sådana förhållanden låta sjöfarten ensamt bland ovannämnda grupper drabbas av en särskatt, måste för denna närings utöware förefalla som en stor orättvisa.

I den k. propositionen åberopas som ett argument för en särskatt på den svenska sjöfartsnäringen, att man i Danmark och Norge infört en sådan beskattning samt att följderna av en tonnageavgift här i landet endast skulle bli den, att våra redare icke skulle få tillgodogöra sig den extra vinst, som skulle uppstå för dem, om en särbeskattning av sjöfartsnäringen genomfördes i Danmark och Norge, men icke i Sverige. En sådan argumentering voro ju hållbar, ifall vår svenska rederiverksamhet per ton fartygsutrymme hade samma förutsättningar till vinstgivande verksamhet som den norska eller danska handelsflottan. Men så är ingalunda förhållandet. Flera omständigheter inverka härvidlag, som ställa särskilt den norska handelsflottan i ett gynnsammare läge än den svenska. Det må bland annat nämnas den förras större antal av moderna trampångare, de i Norge mera djärva och lyckosamma spekulationer i fraktmarknaden och i fartygstonnage, våra svenska fartygs långa, nödtvungna uppehåll i vissa hamnar samt deras gentemot den danska handelsflottan större förlisningsprocent genom krigsorsaker.

En omständighet, som mest tillbakasetter eller kommer att tillbakasetta vår rederinäringens vinstmöjligheter, är emellertid inskränkningen i de svenska fartygens fria fraktfart, som är föreslagen uti den för någon tid sedan till riksdagen inlämnade k. propositionen nr 186. I en motion nr 299 har jag närmare ingått på detta lagförslag för att visa, vilket högst betydande intrång som här göres i fartygens fria nyttjanderätt. Att man

vid propositionens avfattande varit medveten härom, framgår även uti dess motivering, där det säges, »att givetvis kan ett sådant band på rederirörelsen medföra, att densamma går miste om en del särskilt lönande fraktfart. Denna begränsning av fraktmarknaden är närmast att jämföra med de inskränkningar, som drabbat andra näringsgrenars avsättningsmöjligheter genom exportförbud».

Huru en sådan lag kommer att verka kan man för övrigt allaredan nu börja att skönja. I kommerskollegii utlåtande över lagförslaget framhålls, hurusom träfrakterna från nedre Norrbotten till Englands ostkust, vilka under förliden månad uppgivas ha hållit sig på 200—215 kronor per standard, nu nedgått till 165 kronor per standard. Samtidigt uppgives, att fraktsatserna mellan Kanada och Englands västkust, där vägsträckan visserligen är något längre, men antagligen krigsrisker mindre, utgör 385 à 390 sh. per standard. Från Arkangel till England noteras föga mindre. Senaste noteringen i kolfrakter från England upptager 102 sh. till Italien och 80 sh. till Algier, allt per ton. Detta är i den fria marknaden, för vars utnyttjande veterligen ingen inskränkning för norska eller danska fartyg är föreslagen.

Prishöjningen på våra förnämsta exportvaror, vilken exempelvis för trävaror närmar sig 100 % utöver de normala priserna, gör det naturligtvis synnerligen önskvärt, att exporten av dessa varor kan fortgå i så stor utsträckning som möjligt. För trävaror rör sig denna export om cirka 1 miljon standard. Men transportsvårigheter föreligga, kanske icke minst på den grund, att krigsriskerna i Östersjön och höga frakter på annat håll verka hämmande på det utländska neutrala tonnaget. Emellertid måste det särskilt för trävarurörelsen, som ju behöver mycket tonnage, vara ytterst viktigt, att tillräckligt med fraktsökande fartyg finnas i marknaden. Och man har på visst håll inom sågverksindustrien, för att under varje eventualitet säkerställa sig, inköpt en del fartygstonnage till betydande överpriser. Men denna utväg förefinnes ju icke överallt, varför den kungl. propositionen, nr 186, antagligen är mycket välkommen för vår exportindustri. Möjligen torde man även, liksom förhållandet är på den engelska fraktmarknaden, kunna motse tvänne fraktnoteringar: en lägre för det inhemska tonnaget och en högre för annat neutralt tonnage, allt till fördel för avskepparen och den utländske importören på den svenske skeppsredarens bekostnad.

Med sådana eventualiteter i ögonsikte bör även utan tonnageavgift rederinäringen ha lämnat sitt bidrag till det allmännas bästa.

Det bör framhållas, att rederinäringens vinster i många fall intjänats genom att rederierna själva fått taga höga risker. Så är enligt uppgift

den till 22,8 miljoner kronor uppgående försäkringssumman av ett rederibolags ångare till omkring hälften självrisk. Från ett annat bolag omförmäles, att en assurans av dess tonnage efter fartygens marknadsvärden skulle medfört en premiernerutgift, vilken minskat den till 1,7 miljoner kronor uppgående nettotinkomsten med över 1 miljon kronor. Ett tredje ångbåtsbolag har gått med sina fartyg oförsäkrade mot krigsfara och har därunder sparat en premie av 521,000 kronor; nettotinkomsten för året har utgjort 437,000 kronor, alltså förlust ifall krigsriskpremierna erlagts.

Den alltfört pågående utgiftsstegringen vid fartygets drift leder till en ökad beskärning av vinsterna. Kolpriserna i England för kolning av fartyg lära nu vara uppe i 57 sh. per ton, vilket är 6 gånger det normala. I en till Kungl. Maj:t från ett ångfartygsbolag ingiven skrivelse framhålls, hurusom kolpriser och andra kostnader stigit i alldeles oerhörd grad och att kol icke kan köpas annat än för båt och till vid varje särskilt tillfälle gällande priser. Tonnagevärdet har även gått så betydligt i höjden att bolaget, för att vid en eventuell fartygsförlust vara något så när täckt med hänsyn till remplacering av förlorat tonnage, måste försäkra vanlig sjörisk för drygt $3\frac{1}{2}$ gånger mera ($3\frac{1}{2}$ miljoner kronor mot 950,000 kronor för en 6,000 tons båt), än under normala förhållanden.

Att stora kapital erfordras för att genom nybyggnader eller inköp täcka fartygsförluster¹ samt åstadkomma den behöfliga utökningen av fartygsmaterialet, framgår tydligt nog genom den å sid. 21 i den kungl. propositionen upptagna tabellen över nybyggnadspris vid svenska skeppsvarv för lastångare. Ytterligare stegring, så att nybyggnadspriset för närvarande torde stå i minst 600 kronor per bruttoton, är att bemärka. Den normala utökningen av vår handelsflotta, som erfordras för att hålla jämna steg med utvecklingen av exporten och importen i vårt land, torde böra uppskattas till lägst 75,000 bruttoton per år, varförutom förluster måste ersättas.

Det framgår härav, hurusom rederirörelsen fullt väl behöver sina vinster i samma utsträckning som andra näringar, vilka gynnats av krigskonjunkturerna.

Jag får slutligen i samband med nu sagda hänvisa till en motionen bifogad »P. M. rörande tonnageskatten» (Bil. 1), vilken härrör från ett större linjerederi, och där de ekonomiska riskerna, som rederinäringen för närvarande har att räkna med, hava framlagts.

Angående tonnageavgiften på segelfartyg åberopar jag som speciell

¹ Ett svenskt ångfartygsbolag har sedan juni månad i fjol genom krigsorsaker eller förlisningar på annat sätt förlorat över 20,000 bruttoton.

motivering emot denna skatt en motionen medföljande bilaga 2, vilken utgått från Svensk Skeppsrederinäring för segelfartyg. Att här taga ut 120,000 kronor i extra skatt, då man icke ens gjort sig reda för huruvida dessa fartyg, ifall förlusterna avdragas, under fjolårets konjunkturer haft en mervinst av denna storlek, synes mig icke vara rimligt.

Rörande de närmare bestämmelserna i förordningen om tonnageavgift vill jag hänvisa till den kritik, som i detta avseende framkommit från k. kommerskollegium, Sveriges allmänna sjöfartsförening m. fl. håll.

Det må till sist mycket kraftigt betonas, att det motstånd, som rests mot att uttaga en extra skatt av sjöfarten, icke haft sin grund däri, att denna näring icke skulle vilja vara med om att bidra till lindrande av de genom prishöjningen i landet uppkomna olägenheterna. Vad man har vänt sig emot är, att sjöfarten skall belastas med en extra skatt, under det att annan verksamhet i industrien eller handeln, som ofta i större utsträckning än sjöfarten bidragit till dyrtiden och härunder skaffat sig mervinster, kommer att gå fri från en sådan skatt.

För att anskaffa det belopp av $5\frac{1}{4}$ miljoner kronor, som finansministern anser sig behöva till prissförbilligande av brödsäd, kraftfoder och gödningsämnen, anser jag, att den i Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 241 föreslagna krigskonjunkturskatten, överallt i sin i § 8 upptagna skatteskala, höjes med en femtedel av sitt belopp, samt att det sålunda erhållna merbeloppet av krigskonjunkturskatten användes för ovannämnt syfte.

Skulle tilläventyrs den sålunda erhållna merintäkten icke uppgå till $5\frac{1}{4}$ miljoner kronor, så är jag fullt förvissad om att rederinäringen, som ju i varje fall finge vara med om denna en femtedels förhöjning, skall finnas vara villig att på frivillighetens väg tillskjuta det felande beloppet.

På grund av ovan anförda får jag vördsamt hemställa,

att den i Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 232 föreslagna tonnageavgiften å svenska fartyg icke måtte vinna riksdagens bifall.

Stockholm den 19 maj 1916.

Alex. Thore.

Bilaga I.

P. M.

rörande tonnageskatten.

De ekonomiska risker, med vilka rederinäringen f. n. har att räkna, äro i själva verket synnerligen allvarliga.

Detta torde bäst framgå av följande på siffror ur verkligheten byggda exempel.

Ett svenskt rederiföretag med ett inbetalt aktiekapital av 4 mill. kronor äger en flotta om sex ångfartyg med sammanlagt tonnage av 35,000 bruttoregister-ton. Den beskattningsbara inkomsten uppgick för år 1915 till i runt tal 3,000,000 kronor, under det att den genomsnittliga nettovinsten åren närmast före världskriget varit 500,000 kronor. Detta företag har att i skatt till stat och kommun för år 1915 erlagga följande skattebelopp:

| | | |
|----------------------------------------------------------------------|--------|---------|
| Krono- och kommunalskatt | Kronor | 360,000 |
| Värnskatt | » | 20,000 |
| Krigskonjunkturskatt för en merinkomst av 2,500,000 kronor | » | 450,000 |
| | Kronor | 830,000 |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------|--------|-----------|
| Därtill skulle komma tonnageskatt enligt regeringsförslaget | » | 245,000 |
| | Kronor | 1,075,000 |

Detta utgör redan 35,8 % av den beskattningsbara inkomsten och med tillägg för den väntade krigsmaterielskatten kommer man sålunda upp till ett skattebelopp av om 40 % av behållningen för sagda rederi, eller omkring 1,200,000 kronor.

Rederiet, som bedriver reguljär trafik till större delen på transmarina län-der, har sina båtar, vilka vid krigets början hade ett kapitalvärde av ungefär 1,500,000 per styck, försäkrade hos Statens krigsförsäkringskommission för 1,000,000 kronor vardera, den högsta risk, som författningarna medgiva kommissionen att bevilja per köl, samt därutöver för 100 000 kronor vardera i Sveriges Ångfartygs-assuransförening, vilket motsvarar en försäkringssumma av 1,100,000 kronor per båt. Av övertärdet 400,000 kronor har rederiet icke kunnat försäkra mer än en mindre del (inredning etc.), då försäkringsvillkoren för svenska statens krigsför-säkring icke medgiva detta och de rent prohibitiva premiesatserna i utländska bolag förhindra huvudriskens placering på annat sätt än hos den statliga insti-tutionen.

Omkring 350,000 kronor per båt eller inalles 2,100,000 kronor utgör alltså den risk, som rederiet självt har att bära.

Den behållna vinsten, eller 1,800,000 kronor efter avdrag av väntat skattebelopp, skulle således ensam ej vara tillräcklig, för att, även om den i sin helhet fonderas, täcka rederiets hela självrisk.

Skulle rederiet förlora ett eller flera av sina fartyg, t. ex. genom minsprängning, ställer sig saken genast betydligt annorlunda. Ty det är icke nog med att en direkt kapitalförlust uppstår. För att ersätta den förlorade båten med motsvarande nytt tonnage, vare sig genom inköp eller nybyggnad, erfordras på grund av fartygsvärdenas och byggnadskostnadernas stegring ett högst betydlig kapitaltillskott. Sådana båtar, som före kriget köptes för 1,5 mill. kronor, betinga nu, om de överhuvud taget stå att inom rimlig tid förvärva, det två eller tredubbla priset.

En sådan situation skulle alltså ställa rederiets ekonomi i en realiter mycket ogynnsam ställning, trots den stora tillfälliga inkomststegringen.

Risken är alldeles särskilt stor för sådan rederirörelse, som avser transocean linjefart, denna för vårt lands näringsliv och ekonomiska självständighet så oerhört viktiga gren av sjöfartsnäringen.

För upprätthållande och utveckling av dylik linjetrafik erfordras framför allt riklig tillgång på tonnage och möjlighet att öka tonnaget i den mån det svenska näringslivet kräver tätare avseglingar på routen. I annat fall står den nationella linjen ganska maktlös i konkurrensen med utländska tonnagekraftiga rederier, vilka, som erfarenheten givit vid handen, blott alltför gärna begagna tillfällen att söka sig in på svenska linjetrader.

Ett svenskt linjerederi måste alltså alltid hava tonnageökningen såsom ett av sina främsta ögonmärken, om det vill i landets och sitt eget intresse försvara och stärka sin position.

Detta innebär att av inseglade förtjänster så mycket som möjligt måste reserveras för anskaffande av nya båtar. På grund av de oerhörda priser, som nu och de närmaste åren gälla för nytt tonnage, är det tydligt att de tillfälliga konjunkturvinsterna måste av en förutseende affärsledning företrädesvis användas för dessa nyanskaffningar. De höga inköpsvärden, som nytt tonnage nu representerar, måste också så hastigt som möjligt nedskrivas till normala värden, ty *på annat sätt kunna dessa dyra båtar icke bliva under normala konjunkturer räntabla fartyg.*

Av det ovan anförda torde framgå, att rederinäringen arbetar med faktorer, som äro ägnade att högst väsentligt reducera den verkliga behållningen å de nu påtalade konjunkturvinsterna, även om vissa rederier genom fartygsförsäljningar eller trampfart på utländska trader redovisa osedvanligt höga nettosiffror och utdelningar.

Tillbörlig hänsyn till den rederirörelse, som haft att fylla andra, från allmän synpunkt mera betydelsefulla och krävande uppgifter inom svenska sjöfarten, och som med öppen blick för framtidens krav bundit betydande delar av seglationens avkastning i nytt tonnage eller nybeställningar av fartyg, synes därför kräva att statsmakterna icke genom en överdriven beskattning lägga en hämsko på sjöfartsnäringen.

Skulle på grund av rådande omständigheter en särbeskattning av rederinäringen ändock komma till stånd, med frånseende från den principiella orättvisa detta innebure och de realskäl, som tala mot densamma, borde dock de rederier,

som nedlägga vinstmedel i nyanskaffningar, vid beräkning av det innehavande tonnaget, för vilket den nya skatten skulle utgå, erhålla avdrag för förvärvat eller beställt tonnage, förslagsvis för fartygsförvärv, som verkställts eller beslutats under åren 1915 och 1916 och varigenom den svenska handelsflottan tillförts nytt tonnage.

Bilaga II.

Herr Riksdagsman!

Den svenska segelfarten har till följd av vissa, här nedan närmare angivna omständigheter haft endast en ganska blygsam krigskonjunkturvinst.

Denna har dessutom i motsats till, vad förhållandet, åtminstone i någon mån, torde vara inom ångfarten, fördelats oerhört olika på fartyg av samma storlek.

Ett uttagande av den föreslagna sjöfartsskatten per ton skulle därför i många fall innebära en grov orättvisa. Och Kungl. Maj:ts förslag ökar ytterligare på orättfärdigheten. Ty, såsom envar med segelfartens förhållanden något så när förtrogen person inser, skulle skatten enligt detsamma i regeln hårdast drabba dem, som förtjänat minst.

Kan man nämligen med visst fog om ångbåtarna säga: större tontal, större förtjänst, större bärkraft, så måste man beträffande segelfarten vanligen eller åtminstone ofta nog säga motsatsen.

Det blir därför endast en akt av den enklaste rättvisa, att segelfarten beskattas icke per ton utan efter intjänad vinst, deklarerad på vanligt sätt.

Även med denna beskattningsform bör nedsättning av skattebeloppet kunna i varje särskilt fall på vissa grunder beviljas.

Detta om segelfarten anses böra beskattas.

Mot en dylik beskattning talar emellertid enligt vårt förmenande mycket.

För segelfarten skulle densamma bli ett hårt slag, ekonomiskt och främst moraliskt. Denna har före kriget på grund av förhållanden, som det skulle föra för långt att här vidröra, icke varit i tillfälle att företaga vare sig avskrivningar eller fonderingar, utan levt och måste leva ur hand i mun.

Och mot krigets plus har stått dess minus.

I Nord- och Östersjöfart, där den allra största delen av vår segelflotta varit sysselsatt, hava visserligen åtminstone delvis goda frakter betalats, men utgifterna för hyror, proviant, försäkring m. m. hava också stegrats ofantligt. Och här till hava kommit de ofta nog orimligt långa uppehållen i hamnarna i väntan på lastning och lossning samt annan av kriget förorsakad tidsutdräkt.

Resornas antal per fartyg har på grund härav under kriget genomgående varit mindre än under normala förhållanden. Såsom exempel på, vad härutinnan kunnat hända seglarna, må anföras följande, ingalunda enastående fall. Ett fartyg på cirka 300 tons dödvikt, som i november 1915 lämnade svensk västkusthamn,

destinerat till England för att där intaga returlast av kol till Sverige, hade i mars 1916 ännu icke återkommit hit.

Under sådana förhållanden har krigsårens verkliga nettovinst i allmänhet icke blivit större än föregående normala års.

Och det saknas icke exempel på, att även synnerligen väl dirigerade och skötta fartyg, som till och med under hårdåren efter 1907 års kris gingo med förtjänst, under fjolåret seglade med förlust.

Då vi här ovan betecknade segelfartens krigskonjunkturvinst såsom »ganska blygsam», gjorde vi oss åtminstone icke skyldiga till någon överdrift.

Och vi våga därför också säga att en *rättvis* beskattning av segelfartens krigsvinst kommer att inbringa staten endast ett föga betydande belopp.

Under innevarande år torde segelfartens svårigheter komma att väsentligt ökas bland annat genom de utsträckta mineringarna och den allt större bristen på folk.

Och efter krigets slut står vår segelfart inför en minst lika skarp konkurrens som någonsin med ångfarten och andra länders i flera avseenden bättre situerade segelfart.

I detta sammanhang tillåta vi oss påpeka, att Danmarks segelfart *icke* krigsbeskattas, och att den har mycket billigare försäkringskostnader än den svenska.

Denna behöver därför varje öre den under kriget förtjänar för att kunna hävda sin ställning. Fråga är för övrigt om detta skall lyckas utan vida kraftigare stöd från statens sida än hittills.

Men är det då önskvärt och av vikt, att segelfarten hålles uppe? Härtill våga vi utan tvekan svara ett bestämt ja.

Ty densamma ger bröd åt tusenden, som måste räknas till vårt lands bästa befolkning, och uppehåller på samma gång en klass av mindre självägare, vilka ju numera med all rätt anses vara ett synnerligen värdefullt folkelement.

Vidare sitter segelfarten, det är ett sedan rätt länge känt och på sistone också allmänt erkänt faktum, ensam inne med konsten att utbilda verkligt sjöfolk, förutan vilket, även det erkännes nu allt allmänare, vår med så stora och berättigade förhoppningar omfattade och för hela vårt näringsliv så ytterst viktiga ångfarts utveckling aldrig kan bli verkligt livskraftig, utan förr eller senare kommer att avmattas och kanske till och med vändas i motsatsen.

Segelfartens upprätthållande är alltså enligt vårt förmenande en nationell angelägenhet av icke ringa vikt. Och i följd härav torde också först och främst allt, som kan öka de svårigheter med vilka densamma redan har att kämpa samt verka hindrande och hämmande på dess arbete och utveckling, böra sorgfälligt undvikas.

Beträffande skolskeppen, som deltagit i den lönande långfarten, tillåta vi oss påpeka, att deras eventuella krigsvinst, att döma efter erfarenheterna från andra länders skolskeppsföretag, torde komma att i framtiden mer än väl behövas för att uppehålla en verksamhet, som först och sist avser att i görligaste mån säkerställa rekryteringen av den svenska ångbåtsflottans befäl.

På grund av ovanstående tillåta vi oss hemställa, att Ni benäget ville tala och rösta för helt avslag å den kungliga propositionen, i vad den berör segelfarten, samt, om detta icke vinner riksdagens bifall, yrka på, 1) att segelfarten icke måtte beskattas per ton utan efter uppkommen vinst, med rätt för

beskattningsnämnden att i varje särskilt fall, där så prövas skäligt, medgiva viss nedsättning av skattebeloppet, och 2) att den svenska segelfartens organisation, Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg, måtte tillåtas att föreslå en medlem i sagda nämnd. Detta senare därför, att endast om i densamma sitter en person, som är fullt förtrogen med vår segelfarts säregna förhållanden, kunna orättvisor och misstag vid beskattningen i görligaste mån undvikas.

Med utmärkt högaktning
för Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg

Carl Rudberg.
