

Nr 350

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

I § 1 taxeringsförordningen anges som en grundläggande princip för taxering enligt skattelagarna, att denna skall i möjligaste mån vara likformig och rättvis, varmed torde avses dels att lagarna skall gälla lika för alla, dels att skatt skall utgå efter bärkraft.

För att i görligaste mån tillgodose dessa krav fordras medverkan från den skattskyldiges sida genom en på heder och samvete avgiven deklARATION. Uppenbart är, att sådana skattskyldiga, som under stora delar av året — i regel också vid den tid då deklARATION regelmässigt skall avgivas — befinner sig på stort avstånd från vårt land, har svårigheter att iakttaga taxeringsförordningens föreskrifter i fråga om såväl deklARATION som besvär över åsatt taxering. Det är mot denna bakgrund i första hand, som förslaget i Kungl. Maj:ts prop. nr 92 om en definitiv källskatt — sjömansskatt — skall ses.

Då skatten sålunda i regel icke skall justeras vid någon taxering, måste den utgå med ett i förhållande till preliminärskatt i allmänhet lägre belopp. Detta motiveras jämväl med att sjömän icke i samma utsträckning som andra medborgare i land kan utnyttja olika sociala förmåner i hemlandet.

Den logiska slutsatsen av dessa båda motiv jämförda med den ovan anförda principen för beskattning måste bli den, att sjömän å sådana fartyg, som regelbundet med kortare tidsintervall anlöper hamnar i vårt land, vilka sålunda i likhet med en mångfald andra skattskyldiga med skiftande vistelseorter icke har större svårighet att fullgöra sin deklARATIONSSKYLDIGHET och i fullt samma utsträckning som t. ex. skogsarbetare kan utnyttja de sociala förmåner samhället kan bjuda, *icke* inordnas under bestämmelserna för sjömansskatt.

Som ytterligare ett skäl för införande av sjömansskatt har anförts att bemanningen av svenska fartyg med svenskt sjöfolk icke kunnat ske i önskvärd omfattning på grund av det hittillsvarande beskattningssystemet. Även om detta skäl knappast hör hemma i en skattedebatt, så är det icke gällande i fråga om det i regel mindre tonnage, som sysselsättes i när-fart, för att använda propositionens ordval. Där är besättningen i regel starkt bunden till hemorten genom egen fastighet, möjligheten till annat förvärvsarbete mellan seglATIONSSÄSONGerna o. s. v. Vederbörande är härigenom under alla omständigheter skyldig avlämna självdeklARATION, var-

vid besväret på intet sätt blir mindre vare sig för den skattskyldige eller för vederbörande taxeringsnämnd. Det grundläggande skälet för en sjömansskatt bortfaller sålunda helt för denna kategori.

Vad slutligen angår nordisk samordning på detta område, så är det hittills endast Norge, som infört sjömansskatt, vilken enligt uppgift icke fungerar helt tillfredsställande. Frånsett att skattesystemen är helt olika i de nordiska länderna är det inget skäl att vid utformandet av sjömansskatten i vårt land göra denna mer komplicerad än vad som är nödvändigt. Det bör icke bortses från att det i viss mån är fråga om en försöksverksamhet.

Visserligen är bestämmelser om sjömansskatt icke helt en nyhet i svensk skattelagstiftning. Sålunda beskattas vissa utländska sjömän å svenska båtar på detta sätt. Beskattningen skötes från sjömansskattekontoret vid länsstyrelsen i Göteborg. Kungl. Maj:ts förslag innebär emellertid en avsevärd utvidgning av kontorets verksamhet med hittills oprövade problem. Uppenbart är att denna utvidgning sker smidigare, om verksamheten till en början begränsas till att omfatta sjöfarten på avlägsna vatten — fjärrfart — för att därefter, i den mån erfarenheten visar det vara erforderligt och skäligt, utvidgas även till närfart, helt eller delvis.

En lång rad skäl talar för en sådan begränsning. Här skall endast några anföras.

1. Det är lättare att utvidga området för sjömansskatt än att minska det, om det skulle visa sig att den föreslagna omfattningen medför en misskreditering av sjömansskatt över huvud taget genom t.ex. skattefiffel.

2. Det är enklare att från början använda endast en skattesats. Svårigheterna med gränsdragning skulle då bortfalla.

3. För de redare, som samtidigt är befälhavare och har sitt kontor "på fickan", är det betydligt enklare att skicka in preliminärskatten på skattetalongen än att redovisa och inbetala skatten enligt § 14 förordningen.

4. Genom att inkomsten för vederbörande skattskyldig taxeras i vanlig ordning, erhåller hemkommunen automatiskt sin rätta andel. En utsträckning av sjömansskattens omfattning till praktiskt taget all sjöfart kommer att försvåra och i många fall säkerligen omöjliggöra redovisningen till kommunerna genom felaktiga uppgifter om mantalsskrivningsort.

En begränsning i enlighet med vad ovan antytts skulle beröra ca 7 000 av totalt ca 25 000 ombordanställda. Siffrorna ger emellertid ingen rättvisande bild av det arbete, som kommer att förorsakas av de olika kategorierna rederier, givetvis beroende på de personella resurserna i de olika fallen. Sjömansskatteutredningen föreslog (SOU 1949: 27), att sjömansskatt skulle erläggas av sjömän med anställning ombord å svenska fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 registerton. Detta förslag tillstyrktes av bl. a. sjöfartsnärings och de sjöfarandes organisationer. Om

tonnagegränsen sättes så, vilket länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län föreslår, med rätt för sjömansskattenämnden att medgiva dispens, skulle inte bara en mängd svårigheter elimineras utan själva anordningen med sjömansskatt vinna i principiell motivering. Denna begränsning är så mycket mer berättigad som skattetabellen för närfart i princip är avsedd att uttaga lika hög skatt som en på vanligt sätt beräknad. För den enskilde är det sålunda ur ekonomisk synpunkt egalt. Mot varandra får då vägas å ena sidan besväret att avgiva deklaration — som i ett flertal fall måste avgivas ändå — och allt det ökade arbetet för redovisningen för såväl redare som sjömansskattekontoret. Härtill kommer det ovan på flera ställen åberopade principiella skälet att icke utan starka skäl sätta en begränsad grupp skattskyldiga i en ställning, som av andra kan anses vara gynnsam i skattehänseende.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen må vid behandlingen av propositionen angående sjömansskatten besluta, att sådan skatt skall erläggas av envar, som är anställd i redarens tjänst ombord på svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, vilket huvudsakligast nyttjas i fjärrfart, samt

att vederbörande utskott måtte företaga den ändring av författningsförslaget, som betingas av en ändring enligt vad som ovan angivits.

Stockholm den 25 mars 1958

Gunnar Spetz
