

Nr 329.

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

I nådig proposition nr 132 till innevarande års riksdag föreslår Kungl. Maj:t riksdagen att antaga ett propositionen bilagt förslag till förordning om tonnageavgift.

Jämlikt 1 § i berörda författningsförslag skulle »såsom bidrag till bestridande, i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelade närmare föreskrifter, av de genom rådande höga fraktsatser stegrade kostnaderna för införsel till Sverige av vissa förnödenheter» under år 1916 för svenska fartyg erläggas en särskild avgift, benämnd tonnageavgift, att utgå enligt bestämmelserna i förslaget.

Det är sålunda här fråga om att enbart av en viss näring, sjöfartsnäringen, uttaga en särskild påлага.

At de betänkligheter, som en sådan ovanlig åtgärd måste väcka särskilt hos sjöfartsnäringens representanter, hava dessa i inlagor till Kungl. Maj:t och kungl. kommerskollegium givit kraftiga uttryck, liksom ock nämnda ämbetsverk i sitt propositionen bilagda utlåtande i ämnet på enligt min mening synnerligen goda grunder funnit sig böra avstyrka genomförandet av den ifrågavarande särbeskattningen. Såsom exempel på vad som från sjöfartshåll anförts i saken ber jag få hänvisa till bilagda framställning av Sveriges allmänna sjöfartsförening (bil. A), vilken framställning föranleddes närmast av det första förslag till förordning om tonnageavgift, som utarbetades av de i propositionen omförmälda sakkunniga, kommerserådet Malmén och landskamreraren Landén. Sistnämnda förslag återfinnes såsom bil. litt. A. till propositionen.

Den kritik, som sålunda ägnats förslaget om särbeskattning av sjöfartsnäringen, har riktats dels ur principiella synpunkter såväl mot en särbeskattning över huvud av en enstaka näring som mot den föreslagna formen för den här ifrågavarande skatten, dels mot detaljerna i det nyss-

nämnda första förslaget av de sakkunniga i ämnet. Jag lämnar här åsido detaljkritiken — till vilken för övrigt viss hänsyn tagits i det omarbetade, till riksdagens prövning överlämnade författningsförslaget — för att i stället i huvudsak dröja vid de principiella sidorna av ämnet.

Vad då angår särbeskattningens princip vill jag till en början erinra om de invändningar, som däremot framförts såväl från sjöfartshåll som från vederbörande sakkunniga ämbetsverk. De torde i allt väsentligt kunna sammanfattas som följer. En dylik särskatt innebär ett avsteg från de grundsatser, som numera eljest i regeln vid beskattning tillämpas av staten, och kan betecknas såsom föga överensstämmande med sunda och riktiga beskattningsprinciper. Den måste anses såsom en synnerlig orättvisa av dem, som därav drabbas, ett förhållande, som kan hos dem väcka ett missmod, som kan menligt inverka på utvecklingen av den näringsgren, de representera. Fara är ock för handen, att en dylik beskattningsåtgärd kan verka prejudicierande och mana att fortsätta på den inslagna vägen, vilket i sin ordning skulle skapa ett betänkligt osäkerhetstillstånd inom näringarna och äventyra dessas lugna utveckling. Förutom dessa så att säga rent principiella skäl mot en särbeskattning har ock framhållits det anmärkningsvärda och föga tilltalande i det sakförhållande, som i nu förevarande fall skulle inträda, nämligen att en lojal och för landets välmåga så väsentlig näring som sjöfartsnäringen, vars utövning ock är förenad med icke ringa risker och svårigheter, ensam skall underkastas en ytterligare beskattning utöver den allmänna, medan andra företag, sålunda även mindre allmännyttiga, för att icke säga i många fall skadliga, vilka drivas med lätthet, undgå sådan beskattning, ehuru i övrigt förutsättningarna därför här äro för handen i lika mån som beträffande sjöfartsnäringen.

Den nu återgivna kritiken av särbeskattningen synes mig sann och riktig, och föga torde vara att tillägga härtill. Den måste väcka gillande hos envar, som behjärtar angelägenheten av en lugn samhällsutveckling och att näringarna beredas den för deras blomstring nödiga trevnaden och säkerheten. En åtgärd av nu föreslagna art innebär i sig en alltför i ögonen fallande prägel av godtycke, slump och ovarsamhet i stället för den rättvisa, målmedvetenhet och aktsamhet, som städse i möjligaste mån böra utmärka statens skattepolitik, och är därför ägnad att väcka allvarliga farhågor. En skattepolitik av sist karaktäriserade beskaffenhet bör ej utan nödtvång övergivas.

Att några exceptionella förhållanden av beskaffenhet att motivera ett avsteg härifrån föreligga synes mig utan vidare icke vara ådagalagt, liksom sådana icke heller lära vara för handen.

De skäl, som i det propositionen bilagda statsrådsprotokollet och särskilt i den där inryckta promemorian av landskamreraren Landén i övrigt åberopas till stöd för en särbeskattning, äro enligt min mening ej i någon mån ägnade att skänka berättigande åt en sådan beskattning. Särskilt finner jag det av Landén framförda påståendet, att tidsförhållandena äro sådana, att de väl motivera den ifrågasatta beskattningen, vara ohållbart. Tidsförhållandena kunna väl rimligen icke sägas motivera en särbeskattning, d. v. s. ett övergivande av mera allmänna skattegrunder av natur att fördela skattebördan på alla skatteobjekt, som fylla de i sakens egen natur liggande förutsättningarna för en tilläggsbeskattning.

Enligt statsrådsprotokollet yttrade departementschefen vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t, bland annat, följande:

»För att likställa sjöfartsnäringen med åtskilliga andra näringar inom landet, av vilka från statens sida måst krävas särskilda offer till underlättande av kampen mot dyrtiden, har jag måst föreslå en annan utväg än maximipris. Jag har därvid funnit det lika berättigat att låta denna näring genom ett kontant bidrag befrämja detta syfte, som det funnits vara i sin ordning, att övriga näringars medverkan därför tagits i anspråk genom de åtgärder, som hindrat dem att ekonomiskt fullt utnyttja den rådande konjunkturen.»

Den härmed uttalade uppfattningen synes mig icke vara ett riktigt uttryck för verkliga förhållandet. Den direkta motsvarigheten till den av departementschefen åsyftade medverkan från andra näringar till underlättande av kampen mot dyrtiden är beträffande sjöfartsnäringen icke den föreslagna särbeskattningen, utan de åtgärder, bestående i förbud mot fartygs överlåtelse till utlänning, förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg emellan utrikes orter m. m., vilka antingen redan vidtagits eller äro avsedda att vidtagas och vilka hindra redarne »att ekonomiskt fullt utnyttja den rådande konjunkturen».

I detta sammanhang vill jag i anledning av det ofta framförda påståendet, att höga fraktsatser i så väsentlig mån bidragit till den i vårt land inträdda prisstegringen å livsmedel och andra förnödenheter, tillåta mig framhålla, att detta påstående icke torde äga fog för sig i den omfattning, som man i allmänhet lär föreställa sig. Jag kan i avseende härå nämna, att för mig tillgängliga uppgifter å intjänta bruttoavgifter från två av våra transoceaniska linjerederier synas böra modifiera den gängse uppfattningen i denna sak. Siffrorna i runda tal för berörda frakter ställa sig för de båda rederiföretagen på följande sätt:

F a r t

	Från Sverige.	Till Sverige	Mellan utrikes orter.	Summa
N:o 1	2,100,000	2,300,000	4,900,000	9,300,000
» 2	1,800,000	1,400,000	6,300,000	9,500,000

Härav framgår, att av dessa bruttofrakter belöpte sig på de till Sverige importerade varorna allenast i det ena fallet c:a 25 procent och i det andra c:a 15 procent.

Liksom jag, såsom torde hava framgått, är av den uppfattningen, att en särbeskattning icke bör ifrågakomma, måste jag ock i likhet med kommerskollegium och sjöfartsföreningen beteckna den föreslagna speciella skatteformen såsom synnerligen olämplig, därför att den självfallet bidrager att öka godtyckligheten och orättvisan i särbeskattningen. Valet av denna form framstår så mycket egendomligare, som den saknar varje sammanhang med utgångspunkten för beskattningen, nämligen de höga vinsterna. Det torde här vara onödigt att närmare ingå på denna sak, utan återopar jag vad kommerskollegium och sjöfartsföreningen härutinnan anför. Någon verklig vederläggning av de framförda invändningarna mot tonnageavgiftsformen kan jag icke finna vara åstadkommen i de anföranden i ämnet, som återfinnas i statsrådsprotokollet.

Emellertid vill jag något dröja vid det föreliggande skatteförslagets ekonomiska innebörd för vederbörande sjöfartsidkare. Den i bil. B. av sakkunnig lämnade utredning rörande den beskattning från statens sida, som ett visst rederiaktiebolag, därest de kungl. förslagen om krigskonjunktur- och krigsmaterielskatt samt tonnageavgift bliva i oförändrad form förverkligade, skall bliva underkastat för sin år 1915 intjänta vinst, synes mig giva ytterligare hemul för det lämpliga och skäliga i att inhibera den föreslagna särbeskattningen. Enligt berörda utredning skulle ifrågavarande rederiaktiebolag för ett taxerat inkomstbelopp av 3,942,200 kronor hava att erlagga i form av inkomst-, krigskonjunktur- och krigsmaterielskatt samt tonnageavgift tillhoppa 1,338,095 kronor. Detta innebär, att av inkomsten indrager staten till sin kassa 33,99 procent, d. v. s. mera än en tredjedel. Lägges härtill bolagets kommunalskatt för 1915 års rörelse, vilken skatt torde kunna beräknas komma att utgöra c:a 240,000 kronor, skulle bolagets skatter utgå med c:a 40 procent av inkomsten. Jag vill ock erinra om, att bolagets delägare dessutom få skatta för sina andelar i berörda årsinkomst. Beloppen av dessa skatter undandraga sig givetvis bedömande. Vad särskilt angår tonnageavgiften, skulle denna utgöra 423,595 kronor, d. v. s. en extra pålaga av c:a 11 procent av årsinkom-

sten eller, jämförd med den bolaget påvilande krigskonjunkturskatten, mera än $\frac{4}{5}$ av denna. Sålunda skulle detta rederiföretag i själva verket underkastas en krigskonjunkturbeskattning nästan dubbelt så stor som ett aktiebolag med samma beskattningsbara vinst, men med annan yrkesutövning. Detta kan rimligen icke vara rättvist.

Det torde icke heller ur det allmännas synpunkt vara välbetänt att beröva rederiföretagen så stor del, som ovan visats, av de medel, som eljes kunde användas till deras välbehövliga konsolidering och utveckling.

Det synes mig då riktigare, att det med den föreslagna tonnagebeskattningen avsedda skattebehov tillgodoses genom en skärpning av krigskonjunkturskatten, vilken icke lämnar rum för anmärkningar av den synnerligen allvarliga natur, som med fog framställas mot tonnageavgiften, och sålunda genom skattebördans fördelning på flera objekt minska densamma för sjöfartsnäringen. Några giltiga skäl mot en sådan anordning hava icke förebragts. Det har sagts, att en beräkning av skatteinkomsten icke låter sig för sådant fall göra. Men givetvis kan en approximativ beräkning alltid verkställas, varvid intet hinder förefinnes att taga en sådan skattesats, att med säkerhet kan påräknas att erhålla åtminstone det av departementschefen såsom erforderligt angivna inkomstbeloppet.

Med åberopande av det ovan anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning om tonnageavgift.

Stockholm den 19 maj 1916.

Malte Sommelius.

Bilaga A.

Till Kungl. Kommerskollegium.

Genom skrivelse den 16 mars 1916 har Ni, som genom nådig remiss erhållit befallning att skyndsamt avgiva underdånigt utlåtande över ett skrivelsen bilagt förslag till förordning om tonnageavgift, lämnat styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening tillfälle att så snart ske kunde och senast den 23 mars 1916 till Eder inkomma med det yttrande, vartill styrelsen kunde finna anledning.

Med föranledande härav får styrelsen anföra följande:

Den tillämnade särbeskattningen av sjöfartsnäringen är en åtgärd, som måste väcka de allvarligaste betänkligheter såväl ur allmänt principiell synpunkt som med hänsyn till de för den nu ifrågavarande näringen utmärkande speciella förhållanden. Styrelsen har också i underdånig skrivelse av den 22 februari 1916 givit uttryck åt sådana betänkligheter, därvid styrelsen anförde i huvudsak följande:

»En åtgärd av den art, varpå tanken här väckts — beskattning utöver det allmänna av en enskild näring — torde utan vidare kunna betecknas såsom föga överensstämmande med sunda och riktiga beskattningsprinciper. Den måste med rätta anses såsom en synnerlig orättvisa av de näringsidkare, som därav drabbas, och på den grund bliva synnerligen förhatlig, liksom ock de principiella konsekvenser, som därav kunna följa, torde i hög grad mana att avstå från användandet av en sådan utväg att fylla statens skattebehov. Det vore att slå in på en väg, som betänkligt närmar sig konfiskationens eller reduktionens form. Så snart konjunkturerna för en viss näring medförde en affärsvinst, som mera avsevärt överstege vad som kunde anses såsom medelförtjänsten, skulle då en väsentlig del av denna förtjänst indragas till statskassan. Detta måste skapa ett betänkligt osäkerhetstillstånd inom näringarna och förlama all företagsamhet inom desamma, då härigenom det rena godtycket bliver normgivande för storleken av deras bidrag till det allmännas omkostnader.

Vad nu angår det här föreliggande fallet, torde vara allmänt bekant, hurusom de av krigstillståndet skapade konjunkturerna medfört stora och större extraordinära förtjänster även för andra näringar än sjöfartsnäringen. Såväl dessa som redarnas ökade inkomster äro redan underkastade en särskild beskattning i form av den s. k. krigskonjunkturskatten. Det kan vid sådant förhållande icke vara lämpligt eller skäligt att den för landet så nyttiga och betydelsefulla sjöfartsnäringen, vars utövning dessutom är förenad med mycket stora svårigheter och risker, skulle bliva föremål för ännu en extra beskattning, medan vissa i dessa tider ej sällsynta affärsmän och -företag, vilkas tillvaro icke torde lända det allmänna till nytta, utan tvärtom till skada, och som utan nämnvärd ansträngning inhösta sina rikliga vinster, skulle vara befriade därifrån.

Det vore då enligt styrelsens mening en riktigare väg att nå det åsyftade målet att i stället vidtaga en förhöjning i krigskonjunkturskatten. Huru hårt den än må träffa den enskilde, är den nämligen av en helt annan och principiellt riktigare art än den ifrågasatta särbeskattningen av sjöfartsnäringen, i det den ju skulle utgå för alla, som beretts nu avsedda konjunkturvinster, och i lika proportion.

Om sålunda en särbeskattning av sjöfartsnäringen redan ur principiell synpunkt måste anses olämplig, finnas även andra skäl att beträffande densamma iakttaga all varsamhet. Sålunda betungas som bekant redan under normala förhållanden sjöfartsnäringen — förutom av de allmänna skatterna — av synnerligen betydande speciella umgälder och avgifter, liksom även av en, såsom från sjöfartshåll upprepade gånger framhållits, numera otidsenlig och orättvis speciell skatt. Den skatt, som styrelsen åsyftar, utgöres av lastpenningarna. Dessa äro de enda ännu återstående av de sedan äldre tider förefintliga direkta produktions-skatterna, bland vilka de förnämsta voro grundskatterna, bergverksktionen samt kvarn- och sågräntan. Medan lastpenningarna ingå i de för täckande av statsutgifterna i allmänhet avsedda medel, användas sjöfartsavgifter, sådana som fyr- och båkavgifter samt lotsavgifter, till sjöfartens säkerhetsanstalter, som därmed nästan helt och hållet bestridas. Vidare må erinras om tonavgifterna, som utgöra ett väsentligt bidrag till uppehållande av sjömanshusen och deras understödsverksamhet, ävensom hamnavgifterna för fartyg. Därtill komma nu de mera allmänna skatteslagen, varuskatten och krigskonjunkturskatten. Under sådana förhållanden synes det vara med billighet och rimlighet överensstämmande att undvika vidare beskattning av denna näring.

I avseende härå vill styrelsen dessutom erinra om, hurusom den svenska sjöfartsnäringen under många år bedrivits under mer eller mindre ogynnsamma förhållanden, då åtskilliga rederiföretag haft ingen eller ringa vinst. Med hänsyn härtill har det varit mycket svårt att intressera kapitalet för dessa företag, liksom desamma givetvis icke eljest blivit kapitalstarka nog att i erforderlig mån utvidga och förnya sitt tonnage. Det oaktat har dock åtskilligt uträttats till utvecklande av den inhemska sjöfartsnäringen och stärkande av dess förmåga att framgångsrikt konkurrera med det utländska tonnaget, men mycket återstår ännu att göra. Sjöfartsnäringens svårigheter hava ock av statsmakterna beaktats, i det dessa sett sig föranlättna att lämna den enskilda rederiverksamheten ekonomiskt stöd i form av direkta anslag för upprättande och vidmakthållande av särskilt viss linjetrafik samt rederilån för anskaffning av tonnage. Nu hava konjunkturerna ändrat sig och skapat tillfälle till kapitalbildning och att förverkliga de konsolideringsåtgärder, som man förut varit nödsakad att underlåta. Härvid gäller det för sjöfartsnäringen att med utnyttjande av de ekonomiska resurser, som de goda fraktkonjunkturerna och den kapitalstarka allmänhetens nyväckta förtroende skänka, upparbeta redan påbörjade linjer samt skapa nya, allt till landets gagn.

Därest dessa resurser av staten på beskattningens väg beskäras allt för mycket och det lovande uppsvinget till följd därav hämmas, lärer kapitalet åter övergiva sjöfartsnäringen.

Det är givet, att vidmakthållandet och utvidgandet av rederiföretagen kräva högst betydande kapital, särskilt i dessa tider, då ju som bekant fartygsprisen stigit till en oerhörd höjd. Detta dyra tonnage måste amorteras snabbt,

om det över huvud taget skall vara konkurrenskraftigt, då högkonjunkturen gått över.

Såsom en annan, icke mindre viktig synpunkt, vill styrelsen framhålla, att en allt för hård beskattning kan tänkas medföra, att de svenska rederierna måste inskränka sina fartygsbeställningar vid de svenska varven, vilket förhållande måste bli menligt för varvsindustrien och därav beroende näringsgrenar.

Det torde då kunna betecknas såsom en kortsynt politik att genom en betungande beskattning äventyra möjligheten för sjöfartsnäringen till fortsatt bestånd och utveckling. Tvärtom borde det tillses, att icke staten på sådant sätt för vinnande av en tillfällig och mindre fördel, kommer den ur nationalekonomiska och andra nationella synpunkter omistliga inhemska sjöfartsnäringen till livs.»

Den uppfattning i förevarande ämne, som däri uttalats, har styrelsen sedermera icke haft någon anledning frågå, utan vidhåller styrelsen densamma till alla delar.

Ehuru styrelsen således anser någon särbeskattning av sjöfartsnäringen över huvud taget icke böra ifrågakomma, har styrelsen emellertid icke velat undandraga sig att, när tillfälle därtill beretts densamma, yttra sig över föreliggande förslag till genomförande av en sådan särbeskattning.

Vad då först angår den föreslagna skattereformen, kan styrelsen icke finna annat än att densamma är synnerligen olämplig och ägnad att i hög grad stegra de olyckliga verkningar, som en särbeskattning redan i och för sig synes medföra.

I förslagens 1 § andra stycket anges tonnageavgiften vara avsedd att användas till mildrande av vissa utav rådande höga fraktsatser föranledda olägenheter. Till grund härför måste ligga den uppfattningen, att sjöfartsnäringen genom de höga fraktsatser, som förmenas hava förorsakat vissa olägenheter, vilka enligt chefens för finansdepartementets mening bestodo i prisstegring, tillskyndats en vinst, som vederbörande näringsidkare, i vad vinsten överstiger skäligt belopp, borde avstå för att råda bot på antydda olägenheter. Ty man kan icke rimligtvis antaga, att en särbeskattning ifrågasatts, därest de höga fraktsatserna berett endast skälig eller ingen vinst eller icke ens täckt driftkostnaderna. Om det sålunda får antagas, att förslaget vilar på ovan angivna grundsats, måste det sägas, att tonnageavgiftsbeskattningen icke är härmed överensstämmande.

Sålunda torde i det hela den inrikes sjöfarten icke hava varit särskilt vinstgivande, där den icke rent av bedrivits med förlust. Enahanda torde förhållandet hava varit såväl med viss linjefart mellan Sverige och utrikes orter som med farten med segelfartyg. I allmänhet torde ock kunna sägas, att farten mellan utrikes orter varit mera lönande än fart på Sverige. Vidare kan givetvis en redare eller ett rederiföretag hava för ett eller flera eller samtliga fartyg sett sig av vidriga omständigheter berövad någon större eller all vinst eller till och med tillskyndats förlust. I samtliga dessa fall måste en särbeskattning i alldeles särskild grad anses vara orättvis och obillig och verka fullkomligt förlamande på respektive företag. Ehuru väl för vissa av nu avsedda fall någon avgiftslindring medgives i förslaget, tager detsamma i det stora hela icke hänsyn till nu anförda förhållanden. Under den detaljgranskning av författningsförslaget, var till styrelsen nu övergår, blir styrelsen i tillfälle att ytterligare belysa tonnageavgiftens olämplighet som beskattningsform.

2 §.

I anslutning till vad styrelsen nyss anfört får styrelsen föreslå, att här upptages såsom befriat från avgiften även fartyg, varav ägaren bevisligen icke haft någon vinst. Bevisningen härom skulle givetvis göras inför den i förslagets 8 § omförmälda tonnageavgiftsnämnden.

3 §.

Det lär i flera fall icke vara uteslutet, att den, som den 1 januari 1916 stod inskriven i fartygsregistret såsom ägare till visst fartyg, icke då var eller under tid, som skatten torde avse, varit ägare till fartyget. Skyldigheten att erlægga tonnageavgift torde emellertid böra påvila fartygets verkliga ägare.

Det kan givetvis vidare inträffa, att fartygets ägare den 1 januari 1916 först helt kort förut förvärvat fartyget och sålunda icke varit i tillfälle att av fartyget i fråga draga någon vinst, utan har denna egentligen intjänats av annan. Det synes då vara rättvist, att den sistnämnde, och icke ägaren den 1 januari 1916 drabbas av särbeskattningen. För sådant ändamål torde, då det lär möta svårigheter för staten att för skattens uttagande hålla sig till annan eller andra än ägaren vid en viss tidpunkt, förevarande paragraf böra så avvattas, att möjlighet beredes den, som i första hand skall erlægga skatten, att i regressväg för denna utgift få ersättning av den eller dem, som med mera skäl synas böra beskattas.

Har emellertid fartyget förvärvats från utlandet, kan självfallet någon sådan regressrätt icke förekomma. För sådant fall synes dock billigtvis lindring i eller befrielse från skatt böra beredas vederbörande. Det synes vara tvivelaktigt, huruvida icke 5 paragrafens bestämmelser om lindring eller befrielse äga tillämpning i nu avsedda fall.

Genom bestämmandet av tidpunkten, den 1 januari 1916, åstadkommes ett minst sagt egendomligt förhållande. Härigenom skulle nämligen de fartygsägare, vilka med stor vinst före nyssnämnda tidpunkt, i vissa fall till skada för det allmänna, som ock ansett sig böra genom lagstiftning ingripa häremot, till utlandet försålt fartyg och vilka dessutom i många fall kunnat dessförinnan förvärva sig betydande inkomster av respektive fartyg, gå helt fria från särbeskattningen, medan däremot de, som lojalt behållit sina fartyg och sålunda avstått från den nog så lockande, säkra och närliggande vinsten av en försäljning, eller de, som rent av förökat sitt tonnage, så att säga tagas för huvudet för detta sitt förfarande. Det torde vara alldeles nödvändigt, att även de fartygsägare, som på ovan angivet sätt verkställt försäljning av fartyg, också göras till föremål för nu ifrågavarande beskattning, och det måhända till och med i högre grad än de, som bibehållit eller tillökat sitt tonnage.

4 §.

Mot de i 1 mom. föreslagna grunder för avgiftens utgående har styrelsen icke funnit något att erinra, ehuru styrelsen beklagar att genom avgiftssiffrornas uteslutande ur det remitterade förslaget den tillämnade beskattningens omfattning undrades bedömande.

2 mom. är uttryck för en enligt styrelsens mening oriktig princip. Någon särskild lindring för äldre fartyg torde icke påkallas.

Vad styrelsen nu anført, torde äga giltighet även beträffande 3 mom.

Nedsättning torde däremot med mera skäl kunna ifrågasättas dels för fartyg, som inköpts från utlandet, såsom en uppmuntran av detta — jämväl allmännyttiga — förfarande, dels ock i all synnerhet för fartyg, för vilka, som bekant, redan under fjolåret på därom gjord hemställan, visst bidrag ställts till livsmedelskommissionens förfogande av ett flertal rederier, med sålunda inbetalt belopp.

5 §.

De här föreslagna bestämmelserna om nedsättning i eller befrielse från tonnageavgiften synas skäligen böra göras mera omfattande. Mot förslaget i övrigt har styrelsen icke funnit anledning till någon mera väsentlig erinran.

De synnerligen allvarliga brister hos det föreliggande beskattningsförslaget, som den sålunda företagna granskningen framvisat, giva enligt styrelsens mening ökad styrka åt de betänkligheter, som resa sig mot genomförandet av en särskattning över huvud taget och äro ägnade att bekräfta styrelsens uppfattning, att en riktigare väg att vinna syftet med den nu föreslagna åtgärden är att i stället vidtaga en förhöjning i krigskonjunkturskatten.

Stockholm den 21 mars 1916.

Sveriges allmänna sjöfartsförening.

Bilaga B.

Inkomstskatt.¹⁾

	Taxerade inkomstbeloppet.	Bolagets kapital.	Skatt.
	3,942,200: —	8,400,000: —	
% av kapitalet: 42·66		840,000: —	
		9,240,000: —	210,907: —

Krigskonjunkturskatt.²⁾

T a x e r a d e b e l o p p e t ³⁾			
år 1913.	år 1914.	år 1915.	år 1916.
636,200: —	1,062,700: —	—	3,942,200: —
			— 1,062,700: —
			2,879,500: —
		18 % enligt § 8	4) 518,310: —

Krigsmaterielskatt.⁵⁾

T a x e r a d e b e l o p p e t				
år 1914.	år 1915.	år 1916.		Medeltal av %-beloppen.
1,062,700: —	1,272,000: —	3,942,200: —		
	% av kapitalet:			
11·5	13·76	42·66	22·64 ⁶⁾	185,283: —

Tonnageavgift⁷⁾ 423,595: —

Summa kronor 1,338,095: —
= 33·99 % av taxerade beloppet.

¹⁾ K. Förordn. 28/10 1910 § 20 (ändr. 1911).

²⁾ K. prop. nr 241 år 1916.

³⁾ Beskattningsbara mer-inkomsten förutsatt lika med den matematiska (§ 6 och § 4).

⁴⁾ Enligt 1915 års förordning (Sv. författningssaml. nr 210) skall skatten bli 556,695.

⁵⁾ K. prop. nr 225 år 1916.

⁶⁾ § 8 mom. 2 och § 9.

⁷⁾ K. prop. nr 232 år 1916.

Stockholm den 16 maj 1916.

Andreas Grill.