

Nr 64.

Av herr Ericsson, Carl Eric, m. fl., om ändrade beskattningsregler rörande rederiföretag.

Under det nu pågående kriget har den svenska handelsflottan på grund av totalförluster av fartyg avsevärt minskats. Intill den 1 september 1943 hade handelsflottan, trots betydande nybyggnader samt inköp av fartyg från utlandet, minskats med 172 fartyg om 253.182 bruttoton. Därest hänsyn toges till beställda men ännu ej levererade fartyg, beräknas den svenska handelsflottan under år 1945 uppnå sin förkrigsstorlek. Att märka är emellertid, att därvid icke räknats med några ytterligare fartygsförluster under kriget samt ej heller med några förluster på grund av minfaran efter krigets slut. Ej heller har vid sagda beräkning tagits någon hänsyn till den normala avgången av fartyg i anledning av förslitning eller till följd av behovet av flottans modernisering.

Av verkställda utredningar beträffande avgången och nytillkommet tonnage under kriget framgår, att grupperna trampfartyg i nordsjö- och oceanfart samt malmfartyg i nordsjöfart äro sämst tillgodosedda med ersättningstonnage. På grund av förluster under kriget har tramptonnaget minskats med cirka 150.000 bruttoton. Ersättningsbyggena och nybeställningarna av sistnämnda tonnage hava ej varit av sådan omfattning att de kunna uppväga förlusterna av sagda tonnage. Även i fråga om linjetonnaget torde ett underskott komma att uppstå såvitt angår fartyg i nordsjöfart.

Om åldern av den svenska handelsflottan sedd i sin helhet gäller, att det gamla tonnaget, d. v. s. med en ålder av 20 år eller därutöver, trots en pågående föryngringsprocess, nu representerar en större andel än tidigare av handelsflottans hela bestånd. Den största anparten av gammalt tonnage hänför sig till fartyg i trampfart, särskilt i nordsjöfart. Fartyg i kontraktsfart, vissa grupper av fartyg i malmfart ävensom linjefartyg i nordsjö- och östersjöfart äro även gamla.

I fråga om fartygens storlek hava ganska betydande förändringar i det svenska tonnagets sammansättning ägt rum under kriget. Ångfartygstonnaget har i stort sett för alla fartygsstorlekar minskats, medan däremot motortonnaget i flertalet fall ökats. Minskningen av ångfartygstonnage i storlekarna 500—3.000 bruttoton uppgår till över 100 fartyg. Här är framför allt fråga om trampfartyg men även om kontraktsfartyg och mindre linjefartyg, vilka förstnämnda fartyg haft sin huvudsakliga sysselsättning med import av kol och koks samt med export

av trävaror och pappersmassa inom östersjö- och framför allt nordsjöområdet. Inom dessa grupper av fartyg hava ersättningsbyggnader förekommit blott i ringa omfattning, varför ett tydligt tonnageunderskott förefinnes inom dessa storleksgrupper.

Såsom ovan framhållits måste man räkna med, att den svenska handelsflottan, så länge kriget pågår men även under en väsentlig tid därefter, kan komma att drabbas av ytterligare fartygsförluster. Trots nyanskaffningen av tonnage under kriget är vår handelsflotta till sin sammansättning och kvalitet för närvarande icke jämförbar med förkrigsflottan. Tramptonnaget har under kriget betydligt minskats, ett icke ringa underskott kan även beräknas uppkomma i fråga om linjetonnage, sysselsatt i nordsjöfart, och det gamla tonnaget utgör nu en större andel av den svenska handelsflottans hela bestånd än tidigare. Tillgängliga uppgifter angående det nuvarande världstonnaget utvisa, att detta icke blott ökats i förhållande till förkrignivån utan även till mycket stor del föryngrats. Då erfarenheten givit vid handen, att vid riklig tonnagetillgång och låga frakter endast de modernaste fartygen kunna drivas med vinst, är det ur fredsberedskapssynpunkt av stor betydelse att vår handelsflotta tillföres ersättning för såväl förlorade som äldre fartyg. Uppmärksammas må även, att omkring hälften av hela vårt utgående förkrigstonnage vid tidpunkten för den s. k. skagerackspärrens tillkomst var sysselsatt utanför densamma. Dessa fartygs oavbrutna verksamhet i trafik utanför spärren utan möjligheter till erforderlig översyn och reparation har i hög grad minskat deras värde och kommer att framtvinga behovet av en snabbare förnyelse eller i varje fall att åsamka rederierna betydande kostnader för fartygens iståndsättande i fullt driftdugligt skick. Detsamma gäller även om ett stort antal fartyg, som på grund av omständigheterna måst sysselsättas i mycket intensiv trafik innanför spärren, ehuru sistnämnda fartyg icke varit särskilt lämpade för sådan trafik, exempelvis de fartyg, som använts för befraktning av kol och koks. Ur fredsberedskapssynpunkt föreligger även ett stort behov av, att de under kriget förslitna fartygen iståndsättas i erforderlig grad.

Ehuru gällande beskattningsregler avfattats med syfte att bl. a. stimulera rederiföretagens intresse att nyanskaffa behövt tonnage har detta syfte likväl icke kunnat nås i den omfattning, som måste anses vara nödvändig för att i tillräcklig grad befrämja vår handelsflottas återanskaffande. Det är huvudsakligen de större och redan vid krigets början väl konsoliderade rederierna, som haft möjlighet att bidra till anskaffningen av nytt tonnage. De mindre rederier, som endast äga ett eller ett par fartyg, och till denna grupp av rederiföretag höra tramprederierna, hava i regel icke haft samma möjligheter som de större rederierna att under kriget anskaffa ersättningsfartyg för de

förlorade. De försäkringsbelopp, de mindre rederierna erhållit för krigsförlista fartyg, hava på grund av gällande föreskrifter icke varit så stora, att dessa rederier kunnat inköpa likvärdiga fartyg till de förlorade eller än mindre teckna kontrakt om nya fartyg, enär kostnaderna härför under rådande förhållanden äro vida större än den uppburna försäkringssumman för de förlorade fartygen. Nämnda rederiers ekonomiska ställning har med få undantag icke varit sådan, att de haft tillräckligt stora reserver, som kunnat utnyttjas såsom utfyllnad mellan anskaffningskostnaden för nytt fartyg och det erhållna försäkringsbeloppet. Till följd av den skärpta beskattningen hava dessa rederier fått vidkännas så stora skatteutgifter för sina vinster under kriget, att relativt ringa belopp kunnat avsättas för framtida nyanskaffning av förlorade fartyg. Med sin begränsade giltighet äro reglerna om rätt att vid taxering till kommunal inkomstskatt samt statlig inkomst- och förmögenhetsskatt åtnjuta avdrag för avsättning till investeringsfond för inventarier icke ägnade att stödja rederierna i nu förevarande hänseende. Detsamma gäller även om bestämmelserna angående rätt till avdrag för värdeminskning å inventarier. Med hänsyn till vikten av att den svenska handelsflottan på samtliga de farvatten, där den varit sysselsatt före kriget, jämväl efter detsamma skall bliva fullt konkurrenskraftig med de utländska handelsflottorna, anse vi det vara oundgängligen nödvändigt att snara åtgärder vidtagas för att vidmakthålla vår handelsflotta vid minst samma storlek och kvalitet som före kriget. Detta utgör en ovillkorlig förutsättning för att tillförseln av vissa för vårt lands livsmedels- och råvaruförsörjning nödvändiga varor tryggas, att transporterna av våra exportvaror säkerställas samt att vårt land skall kunna hävda sin ställning på den internationella fraktmarknaden.

Genom förordningarna den 30 maj 1941 (nr 360), den 19 juni 1942 (nr 410) och den 17 juni 1943 (nr 400) hava reglerna i 28 § 2 mom. kommunalskattelagen om beskattningen av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg uppmjukats. Enligt dessa författningar kan nämnda ersättning eller köpeskillning för avyttrat fartyg fördelas till beskattning på fem år eller ock upptagas till beskattning under ett eller flera år inom femårsperioden.

Ovannämnda författningar hava endast begränsad giltighetstid. Därest icke förlängt uppskov beviljas med beskattningen av försäkringsersättning för förlorat eller av köpeskillning för avyttrat tonnage i första hand enligt 1941 års förordning, komma de rederier, som i början av kriget förlorat eller sålt tonnage, i ett sämre läge än de som förlorat eller sålt tonnage under de senaste åren, enär det för många rederier ännu ej varit möjligt att anskaffa ersättningstonnage till rimliga priser. Starka skäl tala därför för att förlängt uppskov medgives

med beskattningen av förenämnda ersättningar och köpeskillingar intill den tidpunkt, då återanskaffning kan ske till skäligen priser. Då det för närvarande icke låter sig göra att angiva en bestämd tidpunkt för nämnda återanskaffning, få vi föreslå, att föreskrift införes därom, att ifrågavarande bestämmelser skola gälla förslagsvis till och med utgången av femte året efter krigets slut. Om en ändring av ovan antydd natur icke genomföres riskera de rederier, som enligt nu gällande bestämmelser inom den närmaste tiden skola beskattas för ifrågavarande ersättningar eller köpeskillingar, att få avstå en så betydande del av beloppen ifråga, att det sannolikt icke blir dem möjligt att efter krigets slut beställa eller inköpa nytt ersättningstonnage. Vi finna även det vara nödvändigt att bestämmelser av nu förevarande natur utfärdas beträffande beskattningen av ersättning på grund av försäkring för förlorat eller i fråga om köpeskillning för försålt fartyg för de fall, då förlusten eller avyttringen ägt rum under beskattningsår, för vilka taxering skall verkställas senare än år 1944.

Beträffande härefter frågan om anskaffning av ersättningstonnage för sådana fartyg, som förlorats under eller till följd av kriget eller som i anledning av förslitning eller hög ålder rätteligen böra utrangeras, saknas för närvarande bestämmelser i våra skatteförfattningar, enligt vilka denna fråga kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Enligt 1942 års förordning om rätt att vid taxering till kommunal inkomstskatt samt statlig inkomst- och förmögenhetsskatt åtnjuta avdrag för avsättning till investeringsfond äga visserligen aktiebolag, som tillgodonjuta fri avskrivning, att av årsvinsten avsätta visst belopp till investeringsfond för inventarier. Förutom nämnda begränsning i sagda rätt gäller bl. a. det villkoret, att avdraget icke får överstiga 20 % av beskattningsårets vinst samt ej heller 6 % av aktiekapitalet. På grund av dessa inskränkningar i rätten att avsätta medel för nyssnämnda ändamål ävensom villkoret att fonden får tagas i anspråk endast efter medgivande av och vid den tidpunkt, som av Kungl. Maj:t bestämmes, hava rederierna med stöd av sagda föreskrift icke kunnat avsätta de belopp, som erfordras för nu ifrågavarande nyanskaffning. Det bör vidare uppmärksammas, att uttryckliga föreskrifter icke finnas därom, att ett rederiföretag äger rätt att av beskattningsårets vinst avsätta medel för sådana framtida reparationsarbeten, som icke kunna verkställas under kriget. Rederier, som befinna sig i den belägenhet, vi ovan omförmält, nödgas därför under nu rådande förhållanden redovisa större vinst än som rätteligen bort ske enligt den för beräkning av inkomst av rörelse grundläggande principen, att varje beskattningsår bör svara för de å detsamma belöpande driftkostnaderna. Av skäl vi ovan anfört är det synnerligen angeläget att dessa frågor snarast bringas till en tillfredsställande lösning. Det torde eljest kunna befaras, att ett flertal rederier

och framför allt mindre rederiföretag försättas i en mycket bekymmersam ekonomisk belägenhet, när kriget en gång upphört. I en den 14 januari 1944 dagtecknad skrivelse till Konungen har Sveriges redarförening framlagt förslag till lösning av dessa frågor. Då detta förslag icke innefattar några större avvikelser från de principer, som hittills tillämpats på beskattningsområdet, få vi föreslå, att den sålunda förordade reformen genomföres i enlighet med följande riktlinjer.

I förenämnda 1942 års förordning om avsättning till investeringsfonder böra införas bestämmelser om rätt för rederierna att av årsvinsten skattefritt avsätta belopp till en investeringsfond för nyanskaffning och reparation av fartyg. Därvid bör stadgas, att varje rederiföretag skall äga rätt att till sådan fond under visst antal år årligen avsätta dels för nyanskaffning av fartyg, som förlorats under eller till följd av kriget eller som på grund av förslitning eller ålder utrangerats eller avses skola utrangeras, ett belopp som motsvarar högst det årliga normala avdraget för värdeminskning å det blivande ersättningsfartyget, dels ock för framtida reparationer av fartyg, som under kriget icke kunnat normalt underhållas, ett belopp motsvarande de beräknade reparationskostnaderna för fartyget. Då rederierna under de beskattningsår, kriget pågått, ej haft möjlighet att avsätta några belopp för den nyanskaffning, varom nu är fråga, böra rederierna äga rätt att enligt nyss angivna grunder på en gång åtnjuta avdrag för fyra årsavsättningar för nyanskaffningar. Därest de avsätta beloppen icke tagits i anspråk för det avsedda ändamålet förslagsvis inom fem år sedan det nu pågående kriget upphört, skola beloppen då beskattas enligt samma regler som gälla beträffande övriga avsättningar till investeringsfonder. För att de föreslagna bestämmelserna skola bli till gagn för de mindre rederierna och särskilt för tramprederierna, vilka såsom förut framhållits i regel icke kunnat nyanskaffa erforderligt tonnage, bör rätt till avsättning, som ovan nämnts, gälla för alla rederiföretag, oberoende av om de åtnjuta fri avskrivning eller ej. Till förhindrande av att de föreslagna bestämmelserna missbrukas och för kontroll över de gjorda avsättningarna bör införas skyldighet för rederier, som önska begagna sig av denna avdragsrätt, att lämna redovisning å särskilt formulär rörande de verkställda avsättningarna. Därvid bör angivas i fråga om avsättning för anskaffning av ersättningsfartyg det beräknade anskaffningsvärdet å fartyget och beträffande avsättning för reparationskostnader namnet å det fartyg, för vilket dessa kostnader äro avsedda. Såvitt angår avsättning för nyanskaffning av fartyg bör även stadgas, att rederiföretaget, sedan ersättningsfartyget anskaffats, icke skall äga rätt att framdeles beräkna det årliga värdeminskningssavdraget å större belopp än som motsvarar skillnaden mellan den verkliga anskaffnings-

kostnaden och de redan medgivna skattefria avsättningarna för sagda ändamål.

Det är av vikt för att det med de nu föreslagna bestämmelserna avsedda syftet skall främjas, att rederiföretagen medgivnas rätt att i beskattningsavseende verkställa avsättningar av förut angiven natur redan av vinstmedel, som uppkommit under det nu tilländalupna beskattningsåret. I särskilda övergångsbestämmelser bör därför införas en föreskrift att, därest sådan fond, varom nu är fråga, ej blivit avsatt i balansräkningen för det beskattningsår, för vilket taxering skall verkställas år 1944, såsom avsättning till dylik fond må godkännas förklaring av den skattskyldige, att i räkenskaperna för nästpåföljande räkenskapsår överföring till sådan fond skall göras av sådana inkomstmedel för beskattningsåret, som kunna disponeras för det ändamål, vartill fonden må tagas i anspråk.

En reform enligt de ovan skisserade riktlinjerna skulle icke medföra någon minskning av det allmännas skatteintäkter från rederierna utan endast innebära ett uppskjutande av beskattningen under ett begränsat antal år. Å andra sidan skulle en sådan reform komma att bidra till att sådana rederier, som redan nu äro i tillfälle att kontrahera nybyggnader eller att utföra mera omfattande reparationer å sina fartyg, skulle låta anstå därmed till en senare tidpunkt. På grund av den nu rådande bristen på fartygsmaterial och arbetskraft vid varven skulle ett sådant uppskov vara till fördel även för det allmänna. Uppskovet skulle dessutom medverka till att mildra de inflatoriska verkningarna av varvens nu forcerade arbetstempo samt motverka en blivande arbetslöshet inom varvsindustrien efter kriget.

På grund av det ovan anförda och med hänsyn till vikten av att dessa frågor bringas till lösning redan vid innevarande års riksdag få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta

de l s att förordningarna den 30 maj 1941, den 19 juni 1942 och den 17 juni 1943 med särskilda bestämmelser beträffande taxering för inkomst av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg eller köpeskillning vid avyttring av fartyg utsträckas att gälla till och med utgången av femte kalenderåret efter det nu pågående krigets slut,

de l s att bestämmelser av enahanda natur som förut nämnts utfärdas att gälla beskattningen av ersättning på grund av försäkring för förlorat eller i fråga om köpeskillning för försålt fartyg för de fall, då förlusten eller avyttringen ägt rum under beskattningsår, för vilka taxering skall verkställas senare än år 1944,

dels ock sådana ändringar i förordningen den 12 juni 1942 om rätt att vid taxering till kommunal inkomstskatt samt statlig inkomst- och förmögenhetsskatt åtnjuta avdrag för avsättning till investeringsfond, att rederiföretag i enlighet med ovan angivna grunder och förslag förklaras berättigade årligen avsätta för nyanskaffning av fartyg, som förlorats under eller till följd av kriget, eller som på grund av förslitning eller ålder utrangerats eller avses skola utrangeras, ett belopp som motsvarar högst det årliga normala avdraget för värdeminskning å blivande ersättningsfartyg ävensom för framtida reparationer av fartyg, som under kriget icke kunnat normalt underhållas, ett belopp motsvarande de beräknade reparationskostnaderna för fartyget, dock att under det beskattningsår, för vilket taxering verkställs år 1944 eller senare, avsättning för nyanskaffning av fartyg, som ovan nämnts, må ske med ett belopp motsvarande fem enligt ovan angivna grunder beräknade årsavsättningar.

Slutligen få vi hemställa, att vederbörande utskott ville utarbeta förslag till erforderliga författningsbestämmelser i förutberörda ämnen.

Stockholm den 18 januari 1944.

Eric Ericsson.

Gustaf Velander.

Eilif Sylwan.

Nils Holmström.
