

Nr 307.

Av herr **Eriesson, Carl Eric, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om krigskonjunkturskatt för år 1946.

I en den 8 mars 1946 dagtecknad proposition, nr 210, har Kungl. Maj:tt framlagt förslag till förordning om krigskonjunkturskatt för år 1946, innefattande jämväl bestämmelser om krigskonjunkturskattens avveckling.

I samband med en avveckling av krigskonjunkturskatten böra beaktas följande frågor, som äro av särskilt intresse för den svenska rederinäringen.

Under kriget har omkring hälften av hela det svenska utgående förkrigstonnaget varit sysselsatt i en mycket intensiv trafik utanför den s. k. skagerackspärren, och detta tonnage har i följd härav i hög grad minskat i värde samt är i behov av en snabbare förnyelse än som skulle varit fallet, om fartygen gått i normal trafik. Detsamma gäller även om ett stort antal fartyg, som, ehuru de ej varit utrustade och konstruerade för transporter av malm, likväl måst sysselsättas i sådan trafik innanför spärren. På grund av förhållandena under kriget hava ifrågavarande fartyg, särskilt de utanför spärren sysselsatta, icke kunnat repareras i erforderlig grad. Endast i undantagsfall hava dessa fartyg kunnat undergå klassning. Det normala underhållet å fartygen har därför under kriget blivit eftersatt. Att märka är vidare, att kostnaderna för reparationer och klassning av fartygen, i den mån arbetena kunnat utföras, blivit väsentligt högre än före kriget. I många fall hava arbetena ännu ej kunnat verkställas, enär varven för närvarande äro synnerligen strängt sysselsatta med nybyggnader samt dessutom ej kunna anskaffa tillräckligt med arbetare.

För att icke krigskonjunkturskatten särskilt hårt skall drabba de redrier, som under krigsåren nödgats inskränka reparationsarbetena å fartygen, har skattekommittén ansett det vara nödvändigt att i samband med slutavräkningen medgiva visst avdrag för beräknade reparationskostnader. Därvid föreslogs, att avdraget skulle beräknas efter en viss schablonmässig grund. Kommittén hade jämväl föreslagit, att avdraget för reparationskostnader skulle reduceras med de extra värdeminskningssavdrag, som vid tidigare taxeringar till krigskonjunkturskatt medgivits med hänsyn till att tillgångar för stadigvarande bruk (främst fartyg) icke kunnat normalt underhållas.

I propositionen har kommitténs förslag upptagits såsom en supplementär regel. Huvudregeln har angivits i anvisningarna till 4 § punkt 4 k) första

stycket, vari föreslås att, därest tillgång för stadigvarande bruk undergått värdeminskning genom att nödiga reparationer måst eftersättas under kriget, avdrag vid inkomstuppskattningen skall få åtnjutas med det belopp, vartill värdeminskningen enligt den skattskyldiges utredning uppgått. Om den skattskyldige vid taxering till krigskonjunkturskatt åren 1940—1945 på grund av eftersatta reparationer eller annan omständighet erhållit högre värdeminskningsavdrag än normalt skulle medgivits, skall avdraget för beskattningsåret minskas i motsvarande mån.

I sitt yttrande över kommitténs förslag har centrala krigskonjunkturskattenämnden uttalat sig mot kommitténs förslag, att avdrag för eftersatta reparationer borde reduceras med extra värdeminskningsavdrag, som ovan nämnts. Enligt nämndens förmenande borde reduktion äga rum endast i de fall, att extra värdeminskningsavdrag medgivits av den anledningen, att nödiga reparationer måst eftersättas under kriget och det kunde antagas, att det eftersatta reparationsbehovet icke medfört en förblivande värdeminskning av tillgångar för stadigvarande bruk. Vi biträda den av centrala krigskonjunkturskattenämnden hävdade uppfattningen och vilja till stöd härför anföra.

Vid tidigare taxeringar till krigskonjunkturskatt hava vissa rederier medgivits extra värdeminskningsavdrag såsom ersättning för antingen ökad förslitning av fartygen eller ock eftersatta reparationer. Stundom torde det extra värdeminskningsavdraget beviljats på grund av att båda dessa omständigheter varit för handen.

Har fartyg till följd av intensivare drift under kriget undergått förblivande värdeminskning samt extra värdeminskningsavdrag beviljats härför vid tidigare taxeringar, är det ej rimligt att tillägga dessa avdrag, då vid slutavräkningen medgives avdrag för kostnaderna för sådana eftersatta reparationer, som endast avse normalt underhåll och ej grundförbättring å fartygen. Om det extra värdeminskningsavdraget utgör ersättning för eftersatta reparationer, som nyss nämnts, är det däremot riktigt att såsom föreslås i förevarande anvisningspunkt minska det avdrag, som vid inkomstuppskattningen medgives för dylika reparationer, med tidigare beviljade extra värdeminskningsavdrag för samma ändamål. Detsamma bör även gälla för det fall, att det extra värdeminskningsavdraget innefattar ersättning för såväl förblivande värdeminskning som eftersatta reparationer, avseende normalt underhåll, samt avdraget vid inkomstuppskattningen avser kostnader av båda dessa slag. I det sistnämnda fallet bör det åligga den skattskyldige att visa, huru mycket av det vid inkomstuppskattningen yrkade avdraget som hänför sig till kostnader av det ena och det andra slaget.

Vi hemställa sålunda, att anvisningarna punkt 4 k) första stycket ändras i enlighet med vad vi ovan anfört.

Enligt förenämnda stadgande förutsättes, att de eftersatta reparationerna

utförts under beskattningsåret. På grund av den stora anhopningen av arbete vid varven hava ett flertal rederier ännu ej kunnat få reparationsarbetena utförda. Vid detta förhållande och för att dessa skattskyldiga ej skola försättas i ett sämre läge än de, som redan lyckats få sina arbeten verkställda, bör möjlighet beredas nämnda skattskyldiga att erhålla uppskov under viss tid med slutavräkningen. Vi återkomma till denna fråga i det följande.

Enligt förslaget skall i samband med avräkningsförfarandet restitution av krigskonjunkturskatt äga rum endast såvitt angår provisoriskt påförd skatt. Skattekommittén hade föreslagit, att sådan restitution skulle ske även då provisorisk skattepåföring ej gjorts. Då endast den verkliga nettomerinkomst, som uppkommit under tiden den 1 september 1939—den 31 december 1945 och som kan antagas hava berott på förhållanden föranledda av under nämnda tid pågående krig eller dessförinnan rådande eller därav föranledda krigskonjunktur, bör drabbas av krigskonjunkturskatt, anse vi, att vid avräkningen restitution av nämnda skatt bör medgivas beträffande såväl provisoriskt som icke provisoriskt påförd krigskonjunkturskatt. Skulle sådan restitution ej beviljas, kan detta medföra att fiktiva vinster drabbas av sagda beskattning.

Till förhindrande av att fiktiva vinster beskattas till krigskonjunkturskatt böra vid slutavräkningen merinkomster och inkomstminskningar under åren 1940—1945 få kvittas mot varandra. I första hand böra inkomstminskningar få kvittas mot under något av åren till och med år 1944 provisoriskt påförda skattebelopp. För de mindre rederierna är det synnerligen viktigt, att en sådan rätt medgives. Till belysande härav må framhållas följande. Ett rederi förlorade år 1940 ett fartyg, och den i merinkomsten för sagda år ingående försäkringsvinsten blev år 1941 provisoriskt påförd skatt enligt 18 §. Därest nämnda rederi under ett eller flera år därefter redovisat inkomstminskningar, bör detsamma äga rätt till restitution av den år 1941 provisoriskt påförda skatten med ett mot inkomstminskningarna svarande belopp på enahanda sätt som om skatten påförts provisoriskt enligt 16 §. I regel förhåller det sig så, att de försäkringsbelopp, de mindre rederierna erhållit för krigsförlista fartyg, på grund av gällande föreskrifter icke varit av den storleksordning, att sagda rederier kunnat inköpa likvärdiga fartyg till de förlorade eller än mindre teckna kontrakt om nya fartyg, enär kostnaderna härför äro mångfaldigt större än den uppburna försäkringssumman. Om ett sådant rederi endast ägt ett fartyg och i övrigt saknar disponibla medel, kan detta rederi ej skaffa sig ett nytt fartyg.

Det är vidare att märka, att ägare till fartyg, som förläste år 1940, ofta saknade möjlighet att erhålla provisorisk skattepåföring enligt 16 § på grund av den vid 1941 års taxering gällande bestämmelsen, att provisorisk påföring fick ske endast med ett belopp, som motsvarade högst 5 % av omsätt-

ningen (fraktintäkterna) eller 20 % av omsättningsökningen sedan förkrigsinkomståren. Därest fartygen i nämnda fall förliste i början av år 1940 samt rederiet under sagda år hade ingen eller endast ringa omsättning, kunde provisorisk påföring enligt 16 § ej äga rum. Denna inskränkande bestämmelse har verkat särskilt ogynnsam för rederinäringen i jämförelse med andra branscher. Det är därför fullt rimligt, att restitution av påförd skatt i detta fall kan erhållas genom att tillämpa kvittning mellan merinkomst och inkomstminskningar.

I propositionen föreslås, att taxeringen skall vara avslutad senast den 30 juni 1947. Såvitt angår flertalet skattskyldiga skall hänsyn vid slutavräkningen ej tagas till förhållanden, som inträffa efter den 31 december 1945. För rederiföretag, som under kriget förlorat fartyg utan att hava kunnat anskaffa ersättning för desamma, skall tiden för avräkningen kunna utsträckas till den 1 april 1947.

Priserna å nytt tonnage hava hittills varit och äro alltjämt så höga, att särskilt de mindre rederierna ej kunnat anskaffa ersättningstonnage, och såsom förut nämnts hava krigsriskersättningarna ej heller räckt till för detta ändamål. Det är ej heller för närvarande möjligt att inköpa utländskt äldre tonnage. Då så gott som alla svenska varv ligga inne med order å nybeställningar till 1950, kunna kontrakt om nybyggnader nu ej tecknas med leverans före sagda år. Anskaffning av nytt tramptonnage såsom ersättning för under kriget förlorat eller förslitet sådant tonnage är av den allra största betydelse för vårt land med hänsyn till importen av kol och koks samt exporten av trävaror och trämassa. Med den erfarenhet rederierna hava från det förra världskriget, då fartygspriserna några år efter sagda krigs slut katastrofalt sjönko, ligger det i sakens natur, att de mindre rederierna ej anse sig kunna taga risken att anskaffa nytt tonnage till nuvarande höga priser. Detta tonnage kan vid ett blivande fraktfall ej förräntas, och det föreligger risk för, då nybyggnaderna delvis måst finansieras med lånade medel, att rederierna vid ett fraktfall ej kunna behålla kvar sagda nybyggnader. Ur såväl det allmännas som rederiernas synpunkt är det vid sagda förhållanden ej gagneligt att forcera nyanskaffningen av tonnage. Den i propositionen föreslagna tidsfristen är från nämnda utgångspunkter alltför kort. Enligt vår mening är det nödvändigt, att rederierna medgivas uppskov med slutavräkningen under en tid av ytterligare minst tre år till den 1 april 1950 samt att förslagsvis centrala krigskonjunkturskattenämnden bemyndigas att bevilja sådant uppskov.

Skulle denna anordning icke anses lämplig kan man alternativt tänka sig, att frågan löses på följande sätt.

Det i propositionen framlagda förslaget kompletteras med föreskrifter om att taxeringen år 1947 ej skall vara definitiv utan att skatten skall påföras preliminärt. För rederi, som visar, att detsamma före den 1 april

1950 anskaffat eller kontrakterat ersättningstonnage, skall nyssnämnda taxering i enlighet härmed ändras. Till skydd mot skatteförlust för staten bör stadgas, att den preliminärt påförda skatten skall deponeras hos riksbanken samt att, då taxeringen av ovan angivet skäl ändras, den skattskyldige skall äga rätt att erhålla restitution av för mycket erlagd skatt. På begäran av den skattskyldige skall prövningsnämnd äga besluta om ändring av taxeringen så snart nyanskaffning skett eller kontrakt tecknats.

Såsom förut nämnts hava ett flertal rederier före den 31 december 1945 ej kunnat få under kriget eftersatta reparationer utförda vid varven. Sannolika skäl tala för att dessa arbeten ej heller hinna bli verkställda, innan taxeringen skall vara slutförd eller före den 30 juni 1947. På grund härav och till förhindrande av att dessa skattskyldiga drabbas av beskattning av fiktiva vinster, anse vi det vara nödvändigt, att ifrågavarande rederier beredas rådrom för att utföra ovannämnda reparationer. Huru lång tidsfrist, som erfordras härför, är svårt att för närvarande angiva. Då de flesta varven, på sätt tidigare framhållits, äro upptagna med nybeställningar till år 1950 och dessa även inverka på reparationsarbetenas utförande, anse vi rimligt, att rederierna i fråga erhålla uppskov med arbetenas utförande åtminstone till den 1 april 1949. Skulle arbetena utförts dessförinnan, är det givet, att slutavräkningen skall ske vid en tidigare tidpunkt. Även i detta fall föreslås i första hand, att centrala krigskonjunkturskattenämnden skall äga meddela beslut om uppskovet. Alternativt föreslås samma förfarande som ovan förordats i fråga om uppskov med anskaffningen av ersättningstonnage.

Under återopande av vad ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen i Kungl. Maj:ts proposition nr 210 med förslag till förordning om krigskonjunkturskatt för år 1946 måtte vidtaga de ändringar, som ovan berörts.

Slutligen hemställas, att vederbörande utskott ville utarbeta de härför erforderliga författningsbestämmelserna.

Stockholm den 25 april 1946.

Carl Eric Ericsson.

Erik Arrhén.

Axel Mannerskantz.
