

Nr 658.

Av herrar **Staxäng** och **Nilsson** i Svalöv, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 220, med förslag till förordning om särskild avgift vid vissa investeringar (investeringsavgift), m. m.*

I proposition nr 220 föreslås bl. a., att inom förvärvskällan rörelse nyanskaffning och ersättningsanskaffning av maskiner och inventarier samt förbättringsåtgärder å dylika, som icke äro att hänföra till normalt underhåll, skola vara underkastade skyldighet att erlægga 10 procents investeringsavgift. Innebörden av förslaget är att även nyförvärv och ombyggnader av fartyg skola omfattas av den föreslagna nya skatteformen.

Enligt vår mening skulle en dylik investeringsavgift komma att medföra mycket olyckliga verkningar för den mindre skeppsfarten, sådan denna bedrivs av motorseglare och motorfartyg. Rederinäringen befinner sig obestridligen på detta speciella område i en kritisk situation. Det tillgängliga tonnaget har under det senaste årtiondet nedgått med icke mindre än en tredjedel. Medan fartygens antal vid utgången av 1939 utgjorde 922, har antalet den 31 december 1950 nedgått till 674. Medelåldern på fartygen överstiger 40 år. Av olika orsaker har det mött svårigheter att förnya tonnaget. En bidragande orsak härtill har varit att den reglering av frakterna, som under kriget utövades av priskontrollnämnden, förhindrade redarna att uttaga tillräckliga frakter samt att hopspara medel, som skulle ha möjliggjort självfinansiering av erforderliga nybyggnader. Därtill kommer att de svenska skeppsvarven på grund av andra beställningar icke kunnat åtaga sig nybyggnader av mindre fartyg.

Behovet av en förnyelse av tonnaget har med varje år blivit alltmera trängande. För att transportväsendet skall kunna fungera utan störningar och motorseglarna icke skola mer eller mindre försvinna är det nödvändigt, att denna förnyelse omedelbart kommer till stånd. Strävanden i denna riktning ha också på sistone börjat att komma i gång, och beställningar av nya fartyg ha i begränsad omfattning gjorts vid såväl svenska som utländska varv. Vidare föreliggande planer på ombyggnad av äldre fartyg för att göra dessa bättre skickade att tillgodose de krav, som numera ställas dels ur teknisk synpunkt och dels för manskapets bekvämlighet.

Den föreslagna investeringsavgiften skulle enligt vår mening lägga betydande hinder i vägen för ett fullföljande av den nödvändiga förnyelseprocessen för detta tonnage, vilket fyller en betydelsefull uppgift inom vårt transportväsen. I den mån dessa investeringar trots avgiften ändock beslutas, kommer avgiften att medföra en fördyring av anskaffningskostnaderna, vilken måste uttagas ur fraktinkomsterna. Avgiften måste därför på längre sikt komma att påverka fraktnivån. Det synes av nu anförda skäl rimligt, att fartyg frikallas från skyldighet att erlægga investeringsavgift.

Det är att märka, att den mindre skeppsfarten i skattehänseende är missgynnad, så till vida att partsrederi, vilket är den form, i vilken dylik rörelse i allmänhet bedrives, icke åtnjuter rätt till fri avskrivning och ej heller har förmånen av skattefri avsättning till investeringsfond. Det är vidare att märka, att redarna ofta skulle sakna möjlighet att använda sig av den föreslagna rätten till avdrag vid inkomsttaxeringen för erlagd investeringsavgift. Varje fartyg drives nämligen i allmänhet som särskilt partsrederi för sig. För nystartade företag möter det alltid svårigheter att utnyttja avdragsrätten. Angivna omständigheter torde utgöra ytterligare skäl för att den mindre skeppsfarten i förevarande hänseende medges en undantagsställning. Gränsen härför synes lämpligen kunna sättas vid 500 ton.

Kostnaden för ett fartyg om 500 dw-ton belöper sig till omkring 600 000 kronor, och investeringsavgiften skulle sålunda komma att uppgå till 60 000 kronor. För den mindre rederirörelsen bleve den härigenom åstadkomna ökningen av amortering och ränta ett hårt bakslag. Resultatet torde bli att redarna icke kunna fullfölja sitt nybyggnadsprogram.

Vi vilja ytterligare framhålla att staten beaktat frågan om bistånd åt redarna genom beslut om en statlig lånefond för den mindre skeppsfarten, tillkommen år 1939. Nybyggnad av mindre fartyg har under de år fonden fungerat visserligen icke skett i den utsträckning som varit önskvärd, detta med anledning av att varvspriserna varit mycket höga men också därför att lånevillkoren i fonden icke varit tillfredsställande för dessa mindre icke kapitalstarka partrederier. Under innevarande år har en förbättring av lånevillkoren genomförts och fondens kapital ökats. Skulle den föreslagna investeringsavgiften komma att uttagas på det kapital, som investeras i nybyggnad av mindre fartyg, bleve de av riksdagen beslutade stödåtgärderna i väsentlig grad illusoriska. Den från myndigheternas, redarnas och befraktarnas sida önskvärda nyanskaffningen av fartyg komme därigenom att omöjliggöras.

Enligt vad vi erfarit har kommerskollegium tillstyrkt en av styrelsen för Sveriges segelfartygsförening gjord framställning om att den mindre skeppsfarten icke skulle belastas med den ifrågasatta investeringsavgiften. Detta torde visa att de av oss här anförda synpunkterna äro sakligt berättigade.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa vi,

att, om den föreslagna investeringsavgiften införes, skattskyldiga, som verkställa nyuppsättning, ersättningsanskaffning eller förbättringsåtgärder i fråga om mindre fartyg, förslagsvis under 500 dw-ton, befrias från skyldighet att erlägga investeringsavgift härför.

Stockholm den 6 november 1951.

Ernst V. Staxäng.

Eric Nilsson
i Svalöv.