

Nr 670.

Av herr **Hagberg** i Malmö **m. fl.**, 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 har Kungl. Maj:t framlagt förslag till förordning om särskild avgift vid vissa investeringar (investeringsavgift), m. m.

En investeringsavgift enligt det framlagda förslaget kommer att drabba rederinäringen väsentligt hårdare än andra näringsgrenar. Priset å nybeställda fartyg är mycket högt, cirka tre gånger priset år 1938. Ett i år levererat tankmotorfartyg om 16 500 d. w. ton betingar ett pris av cirka 11 miljoner kronor och ett lastmotorfartyg om 3 500 d. w. ton ett pris av cirka 5 miljoner kronor. Då leveranstiderna från varven för närvarande äro mycket långa, föreligger risk för att frakterna vid tiden för leveransen av nya fartyg kunna ha betydligt nedgått och att rederiernas vinster i följd härav starkt reducerats.

De svenska rederierna ha i allt större utsträckning övergått till att driva linjetrafik, och det är förenat med stora kostnader och kräver lång tid att uppbygga en sådan verksamhet. Sagda rederier driva trafiken i konkurrens eller samsegling med utländska rederier, vilkas fartyg äro mycket tidsenliga och snabbgående. Även tramprederierna måste följa med utvecklingen för att kunna stå sig i konkurrensen. Därtill kommer, att vår trampflotta är i behov av förnyelse och utökning för att kunna i tillräcklig omfattning och på ett tillfredsställande sätt ombesörja för vårt land betydelsefulla transporter av såväl import- som exportvaror. Det är sålunda av stor betydelse, att den svenska handelsflottan är så modern och driftbillig som möjligt. Äldre tonnage är det numera svårt att driva med vinst, och än svårare blir detta när en försvagning av fraktmarknaden inträder. Vid angivna förhållande är det nödvändigt att utrangera mindre lönsamt tonnage samt ersätta detta med nytt och mera ändamålsenligt sådant.

De svenska rederierna tillföra vårt land årligen stora belopp av utländska valutor. År 1950 uppgick sålunda nettobeloppet av inseglande främmande valutor till i runt tal 500 miljoner kronor. Skola nämnda rederier kunna öka sin insegling av sådana valutor, vilket allttjämt är önskvärt, är det nödvändigt att vår handelsflotta icke blott ökas utan även göres så modern som möjligt.

Till investeringar, som föreslås skola belastas med investeringsavgift, hänföres nyuppsättning och ersättningsanskaffning. I sitt yttrande över de sakkunnigas förslag till investeringsavgift hade Sveriges redareförening bland annat framhållit, att vid inköp av ett redan färdigbyggt svenskt eller utländskt fartyg eller då ett nytt fartyg levererades från utländskt varv arbetskraft och material inom landet icke behövde tagas i anspråk, varför en dylik investering borde vara undantagen från investeringsavgift.

Departementschefen har icke velat tillstyrka detta förslag. Beträffande förvärv av s. k. secondhandtonnage har departementschefen medgivit, att köp därav innebure en kostnadskrävande investering samt att dylika köp icke förekomme i sådan utsträckning att mer betydande kontrollsvårigheter skulle uppkomma för beskattningsmyndigheterna. En speciell undantagsregel för fartygsförvärv ansåges ändock icke böra ifrågakomma, enär samma undantag i så fall borde gälla för andra slag av inventarier.

Vi kunna ej finna denna argumentation bärande. Rederinäringen är i dessa avseenden icke jämförbar med andra näringsgrenar. Det är särskilt de mindre och medelstora tramprederierna, som inköpa secondhandtonnage. Dessa rederier förvärva i regel tonnage av mindre storlek, varå för närvarande råder stor brist inom vårt land. Med hänsyn till denna grens stora betydelse, icke minst beträffande transporterna av kol m. m. och exportvaror, samt dessa rederiers mindre bärkraft är det angeläget, att sagda rederier icke belastas med ökade kostnader för anskaffning av tonnage varom nu är fråga. En prisfördyring i dylikt fall kan, vad angår nödvändiga importvaror, menligt påverka de inhemska priserna.

Hemställan om undantagande av köp av färdiga tillgångar från utlandet har departementschefen icke velat efterkomma med hänsyn till att någon efterfrågan på utomlands tillverkade maskiner och inventarier icke borde stimuleras. Detta uttalande ter sig för oss synnerligen märkligt. För exporten av här i landet tillverkade varor m. m. är det nödvändigt att från andra länder inköpa sådana produkter, som för vårt land äro nödvändiga. Utan ömsesidighet i våra handelsförbindelser torde det ej vara möjligt att försälja våra produkter. Härtill kommer, att de svenska varven äro så starkt belagda med beställningar av fartyg från utländska rederier, att de svenska rederierna ofta nödgas beställa fartyg utomlands, om beställningarna skola kunna fullgöras inom rimlig tid. Norska rederier, som i stor utsträckning beställt fartyg vid svenska varv, åtnjuta dessutom den förmånen i förhållande till svenska beställare att de i viss omfattning erhålla långfristiga krediter beträffande sina levererade fartyg. Det har även visat sig, att utländska varv kunna leverera nya fartyg till lägre priser och på kortare tid än de svenska varven. Av anförda skäl och då de investeringar i fartyg, varom nu är fråga, varken kräva inhemska arbetskraft eller material, anse vi det vara fullt befogat att dylika investeringar undantagas från avgiftsplikt till investeringsavgift.

Enligt förslaget skall vid *direkt* byte av likartade anläggningstillgångar investeringsavgift endast beräknas på eventuell skillnad mellan anskaffningskostnaden för den nya och värdet å den utbytta tillgången. Departementschefen har däremot icke ansett tillräckliga skäl föreligga att vid beräkning av investeringsavgift från anskaffningskostnaden för nya tillgångar avräkna vad som eventuellt kan ha erhållits vid försäljning av äldre tillgångar.

För att ett näringsföretag skall kunna upprätthålla sin verksamhet är det nödvändigt att dess produktionsapparat är så ändamålsenlig som möjligt. För rederiföretagen, särskilt de mindre och medelstora tramprederierna, är det såsom förut nämnts nödvändigt att utränga äldre och ekonomiska fartyg samt ersätta dessa med nytt och modernt tonnage. Uttagandet av investeringsavgift i dylika fall medför en stor ekonomisk belastning för vederbörande rederi, som till följd av merkostnaden för nämnda avgift kan nödgas avstå från ersättningsanskaffningen och sålunda nödgas inskränka eller rent av, då fråga är om enbåtsrederier, nedlägga sin verksamhet. Vi kunna därför ej dela departementschefens uppfattning att ersättningsanskaffningar på grund av uträngning av fartyg borde drabbas av investeringsavgift å hela anskaffningskostnaden. Även i dylika fall bör gälla, att endast skillnaden mellan anskaffningskostnaden för ersättnings-tonnage och utrangerat sådant bör drabbas av investeringsavgift.

I fråga om ersättningsanskaffning förorsakad av att tillgångar gått förlorade eller blivit förstörda genom eldsvåda, haveri eller liknande händelse föreslås att, om tillgången varit försäkrad mot den uppkomna skadan, vid beräkning av investeringsavgift anskaffningskostnaden skall minskas med den uppburna försäkringsersättningen. Om tillgången däremot icke varit försäkrad mot nämnda skada eller ersättning icke uppburits, anses enligt departementschefen av praktiska skäl någon reducering icke böra ifrågakomma, för såvitt icke tillgången gått förlorad på grund av naturkatastrof. Med sådan katastrof anses i berörda hänseende ej böra jämsställas haveri, eldsvåda och liknande händelse varemot försäkringsskydd normalt meddelas. Denna bestämmelse innebär att, om ett företag funnit det vara ekonomiskt fördelaktigt att helt eller delvis stå självrisk, detta företag i nu förevarande avseende försättes i ett sämre läge än om försäkring tecknats mot den ifrågavarande skadan. Vi finna icke detta rimligt, vare sig ur principiell eller praktisk synpunkt. Samma regler synas oss böra gälla vare sig tillgången är försäkrad eller ej mot den uppkomna skadan.

Departementschefen har icke funnit tillräckligt skäl föreligga för införande av en specialbestämmelse för det fall att i samband med klassning av fartyg vissa förbättringsarbeten verkställts på myndighets direktiv. I sitt yttrande över förslaget till investeringsavgift har Sveriges redareförening beträffande denna fråga erinrat om att mycket stränga säkerhetsbestämmelser gälla i fråga om fartyg samt att fartygsinspektionen ofta

ålägger rederierna att vid reparationer och klassningar av fartyg utföra sådana förbättringsarbeten å fartygen som rederierna ej hade ansett vara oundgängligen nödvändiga eller i varje fall ansett kunna uppskjutas. I dylikt fall liksom även då rederierna på grund av ny lagstiftning nödgas vidtaga olika slag av förbättringsarbeten å fartyg sakna rederierna valfrihet. De måste följa de föreskrifter som lämnas av offentlig myndighet eller finnas stadgade i lag. Vi kunna ej finna det vara riktigt att rederiet i dylika fall skall belastas med en extra utgift i form av investeringsavgift. Investeringar i förbättringsarbeten i samband med reparationer och klassningar av fartyg, verkställda efter direktiv av offentlig myndighet eller på grund av gällande författningsbestämmelser, synas oss därför böra undantagas från investeringsavgift.

Enligt 10 § i förslaget skall investeringsavgiften anses som en sådan speciell skatt, för vilken avdrag må åtnjutas vid inkomsttaxeringen. Detta innebär att, om den skattskyldige för beskattningsåret kan tillgodogöra sig avdraget för investeringsavgiften, denna såvitt angår ett aktiebolag i realiteten kommer att utgå med i runt tal hälften av sagda avgift. Kan avdraget däremot vid nämnda taxering helt eller delvis icke utnyttjas, betyder detta en ökad belastning för företaget.

Då såsom förut nämnts investeringarna i fartyg belöpa sig till mycket stora belopp, kommer investeringsavgiften att verka mycket betungande för rederierna. Detta blir i särskilt hög grad förhållandet för sådana mindre och medelstora rederier, som äga endast ett eller några få fartyg. Då avdrag för avgiften skall erhållas vid inkomsttaxeringen för det beskattningsår ett fartyg levereras eller förbättringsarbete utförts, föreligger risk för att vid ett försämrat konjunkturläge vederbörande rederi ej kan helt eller delvis tillgodogöra sig avdraget vid inkomsttaxeringen. Med hänsyn härtill hade vid remissbehandlingen ifrågasatts, att ett dylikt rederi skulle få rätt att tillgodonjuta den del av avdraget, som ej kunnat erhållas under beskattningsåret, vid senare års taxeringar eller ock att avdraget skulle få inräknas i den framdeles avdragsgilla anskaffningskostnaden för fartyget. Departementschefen har erkänt, att då den avgiftsskyldiges inkomst skall beräknas enligt bokföringsmässiga grunder ett visst fog kunde finnas för en ändring i de sakkunnigas förslag härutinnan. Såsom skäl mot en sådan ändring har han emellertid anfört, att avgift i vissa fall uttages även när fråga är om sådana investeringskostnader, för vilka avdrag över huvud icke erhålles vid inkomsttaxeringen. I sistnämnda fall skulle avdrag icke kunna medgivas, om investeringsavgiften icke gjordes avdragsgill genom en positiv bestämmelse härom. En sådan bestämmelse kunde knappast utformas på annat sätt än de sakkunniga föreslagit. Departementschefen har ansett sig icke kunna biträda det framställda ändringsförslaget.

Vi anse det vara riktigt, att avgiften skall hänföras till omkostnad för den avgiftspliktige samt sålunda vara avdragsgill vid beräkning av dennes

inkomst av rörelsen. Med hänsyn till den merkostnad, som investeringsavgiften kommer att utgöra för de avgiftspliktiga och särskilt för rederiföretagen, finna vi starka skäl tala för att en avgiftspliktig, som icke kunnat, helt eller delvis, tillgodogöra sig avdraget för investeringsavgiften vid sin inkomsttaxering under beskattningsåret, må äga rätt att i anskaffningskostnaden för tillgången inräkna den del av avgiften, för vilken avdrag ej kunnat erhållas vid inkomsttaxeringen, samt därefter erhålla avdrag enligt gällande bestämmelser om avdrag för värdeminskning å maskiner och inventarier.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen för sin del måtte besluta ändringar i det i proposition nr 220 framlagda förslaget till förordning om särskild avgift vid vissa investeringar (investeringsavgift) i enlighet med vad ovan anförts samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till här-
för erforderliga ändringar i författningstexten.

Stockholm den 13 november 1951.

Erik Hagberg

i Malmö.

Ernst V. Staxäng.

Jean Braconier.

Walter Edström.
