

Nr 352.

Av herrar **Edström** och **Schmidt**, om vissa skattelättnader för rederi-er beträffande försäkringsersättning för förlust av fartyg, m. m.

Enligt bestämmelserna i 28 § 2 mom. kommunalskattelagen äger skattskyldig rätt att på högst tre år fördela försäkringsersättning för förlust av fartyg. I den mån ersättningen använts för anskaffande av annat eller andra fartyg, skall ersättningen icke upptagas såsom intäkt för senare beskattningsår än det, varunder den sålunda använts. Dessa bestämmelser beslutades av 1938 års riksdag. Motiven för detta stadgande framgår av en departementspromemoria, intagen i proposition nr 258 år 1938. I denna promemoria har bl. a. framhållits, att sjöfartsnäringen förededde vissa säregna drag, som ej gjorde det orimligt med en speciell behandling i beskattningsavseende. Detta sammanhängde främst dels därmed, att näringen i fråga arbetade med ett fåtal jämförelsevis mycket dyrbara inventarier, vilka ofta vore underkastade starka värdefluktuationer, dels därmed att konjunkturerna för denna näring förededde särskilt starka växlingar.

En motsvarande bestämmelse om rätt till anstånd med beskattning av köpeskilling för försålt fartyg infördes ej genom 1938 års lagstiftning. Under krigsåren gällde emellertid särskilda bestämmelser på detta område. I förordningarna den 30 maj 1941 (nr 360), den 9 juni 1944 (nr 278), den 21 februari 1947 (nr 33) och den 24 februari 1950 (nr 43) stadgades, att den i 28 § 2 mom. kommunalskattelagen stadgade rätten att på flera beskattningsår fördela ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg fick, såvitt anginge fartyg som förlorats under beskattningsår, för vilket taxering ägt rum något av åren 1940—1946, avse en fördelning på beskattningsåren fr. o. m. det då ersättningen inflöt, t. o. m. det, för vilket taxering skulle äga rum år 1952, eller ersättningens upptagande såsom intäkt under ett eller flera år inom nyssnämnda period. Denna regel ägde motsvarande tillämpning vid inkomsttaxeringen å köpeskilling för fartyg, som avyttrats under något av de beskattningsår, för vilka taxering ägt rum åren 1941—1946. Såsom skäl för dessa regler hade bl. a. anförts, att leveranstiderna för fartyg under inverkan av då rådande, av kriget föranledda förhållanden förlängts samt att kostnaderna för ersättningsanskaffningarna undergått stora höjningar.

Efter det senaste världskriget hade många förväntat, att leveranstiderna för nya fartyg skulle komma att förkortas samt att priserna å nytt tonnage skulle minskas. Så har ej blivit fallet. Leveranstiderna för nybeställda fartyg är nu längre än tidigare. Anskaffningspriset för nytt tonnage är avsevärt högre än vid krigsslutet. Ett rederi, som förlorat ett fartyg, kan i dagens läge i regel ej erhålla ett ersättningsfartyg inom den lagstadgade treårsperioden. Inom samma

tid kan ej heller erhållas ett nybyggt fartyg såsom ersättning för ett avyttrat. Redan av dessa skäl föreligger behov av dels förlängt anstånd med beskattningen av förlisningsersättningar, dels ock anstånd med beskattningen av ersättningar för avyttrade fartyg. Även andra skäl än de förenämnda kan åberopas till stöd för en sådan reform.

På grund av det försämrade penningvärdet uppkommer numera vid förlust eller avyttring av fartyg en rent fiktiv vinst. I dagens läge motsvarar den svenska kronans värde ca 48 procent av värdet omedelbart före utbrottet av det andra världskriget. Detta medför att, om köpeskillingen för ett avyttrat fartyg i dag uppgår till dubbla anskaffningsvärdet för samma fartyg år 1938 eller 1939, säljaren i realiteten ej gjort någon vinst å det avyttrade fartyget. Med nu gällande bestämmelser måste emellertid säljaren betala skatt för sin fiktiva vinst, därest ett ersättningsfartyg ej kan anskaffas under samma år som avyttringen ägt rum.

Med hänsyn till det rådande läget har statsmakterna ansett det vara nödvändigt att näringsföretagen begränsar sina nyinvesteringar, och särskilda åtgärder har därför vidtagits för att motverka sådana investeringar. Gällande beskattningsregler på ifrågavarande område verkar emellertid i motsatt riktning. Sålunda måste säljaren av ett fartyg påskynda anskaffningen av ett ersättningsfartyg för att undgå att bli beskattad för försäljningsvinsten. Detta i sin tur medför, att säljaren i regel får betala ett högre pris för ersättningsfartyget — därest det är möjligt att anskaffa ett sådant — än om han kunnat uppskjuta nyanskaffningen till en senare tidpunkt. Detsamma gäller, då fråga är om anskaffning av ersättningstonnage vid förlust av fartyg.

Av kända skäl befinner sig det svenska tramptonnaget i ett synnerligen svårt internationellt konkurrensläge. Det föreligger därför ett stort behov av att utränga äldre och ur driftsynpunkt oekonomiskt tonnage. Från såväl näringslivets som statsmakternas sida har önskemål uttalats att vidmakthålla och utbygga det svenska tramptonnaget. Man har därvid hänvisat till nödvändigheten att i händelse av ofredstid ha tillgång till detta för landets försvar och folkförsörjningen oumbärliga tonnage. Vidare har erinrats om att denna fartygskategori även i fredstid fyller viktiga uppgifter såsom distributör av gods, som befordras till vårt land med det större linjetonnaget. Åtskilliga kategorier av tyngre gods kan icke bära de fraktkostnader, som oundgängligen är förbundna med transporter till lands, vartill kommer, att vissa mindre hamnar och lastageplatser icke är tillgängliga för det större tonnaget. För bedrivande av sjöfart på östersjö- och nordsjöhamnar är det sålunda nödvändigt att ha tillgång till mindre och medelstora fartyg. Transport av varor å utländska fartyg innebär ett onödigt valutautflöde. Det mindre och medelstora tramptonnaget har även stor betydelse för rekryteringen och utbildningen av befäl och manskap inom handelsflottan och marinen.

Med hänsyn till det anförda finner vi det vara angeläget att åtgärder snarast vidtages för att bereda rederier, som erhållit ersättning för förlorade eller uppburit köpeskillning för avyttrade fartyg, erforderligt anstånd med beskatt-

ningen av nämnda ersättning eller köpeskilling, så att rederierna får tillräckligt rådrum för att anskaffa ersättningsstonnage. Då det ej är möjligt att överblicka, huru länge det nuvarande onormala förhållandet beträffande leveranstider och priser å nya fartyg kan komma att bestå, anser vi att en provisorisk reform på detta område bör genomföras. Bestämmelserna i ämnet bör utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de föreskrifter, som gällde under det senaste kriget, och anståndet med beskattningen av ifrågavarande ersättningar och köpeskillingar bör gälla för en tid av fem år.

På grund av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte antaga bestämmelser om rätt för rederier
att i beskattningsavseende

dels fördela ersättning på grund av försäkring för förlust av
fartyg, som förlorats under åren 1952—1954, på fem år,

dels ock fördela köpeskilling för fartyg, som avyttrats under
åren 1952—1954, likaledes på fem år, samt

att vederbörande utskott ville utarbeta de härför erforderliga
författningsbestämmelserna.

Stockholm den 27 januari 1953.

Walter Edström.

Carl S:son Schmidt.
