

Nr 164

Av herr **Johansson** i Öckerö **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 36, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.

I syfte att hålla investeringarna inom ramen för de tillgängliga resurserna har Kungl. Maj:t i proposition nr 36 till riksdagen överlämnat förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955.

Liksom den förordning om investeringsavgift, som gällde för åren 1952 och 1953, kommer 1955 års avgift att beröra bland annat fiskebåtar, mindre fraktfartyg samt motorer till dylika.

Det vore under nuvarande förhållanden synnerligen olyckligt om den föreslagna investeringsavgiften skulle få sådana verkningar, att den hindrar utvecklingen av det svenska havsfisket och dess rationalisering. De svenska fiskarna driver huvudsakligen sin näring sammanslutna i fiskelag. Fiskelaget kan ur juridisk synpunkt kanske närmast jämföras med enkelt bolag. Dess storlek varierar från endast två man för de minsta båtarna upp till sju man för de största. Medlemmar i fiskelaget äger gemensamt båt och redskapsutrustning. Vid de viktigaste fiskena är ägandet av båt och redskap förenat och på de större båtarna fördelat på vanligen tre till fyra medlemmar av fiskelaget. Det är av stor betydelse, att fiskelagen har möjlighet att arbeta med den båt och motorutrustning, som bäst lämpar sig för lagets förutsättningar inom olika fiskegrenar.

Av stor betydelse här är icke endast investeringar i ekonomisk mening utan också byte mellan fiskelagen av begagnade fiskebåtar samt utbyte av motorer för dylika båtar. Såväl regering som riksdag har vid olika tillfällen i samband med frågan om prisreglering på fisk m. m. uttalat sig för en rationell drift av fisket. Det skulle därför vara mycket beklagligt, om den föreslagna investeringsavgiften skulle få sådan verkan att den hindrar ett rationellt bedrivande av vårt havsfiske, vilket drabbar den del av denna näring särskilt hårt, som arbetar i hård konkurrens med andra länders havsfiske. Man kan beräkna, att av västkustfiskarnas fångster ungefär hälften avsättes på utländska marknader antingen i form av direktlandningar i utländska hamnar eller som kommersiell export från Sverige. Skall det svenska havsfisket ha möjlighet att även i fortsättningen hävda sig i denna hårda internationella konkurrens, måste det ha möjlighet att följa med i den tekniska utvecklingen på fiskets område.

Det är här också en fråga icke endast om fiskets rationella utveckling

utan också om ökning av de risker under vilka det svenska havsfisket måste drivas om en investeringsavgift hindrar fiskelagen från att i behörlig utsträckning förnya båtmaterial, motorer och annan maskinell och teknisk utrustning. Enbart framdrivningsmotorn till en stor modern västsvensk fiskebåt betingar i dag inmonterad och färdig en kostnad av ca 90 000 kronor, och även om hänsyn togs till det skattefria beloppet av 15 000 kronor och den dellikvid som den gamla motorn utgör, skulle investeringsavgiften enbart vid motorbyte bli betungande.

Sammanfattningsvis måste sålunda konstateras, att särskilt det svenska västkustfisket drives i hård internationell konkurrens, som nödvändiggör för näringen att följa med i en rationell utveckling av båtar, motorer och annan utrustning. Redan nu har fiskarna i konkurrerande länder förmåner, som de svenska fiskarna inte kommer i åtnjutande av. En investeringsavgift skulle ytterligare försämra de svenska fiskarnas läge och nedpressa den redan förut låga lönsamheten inom vårt havsfiske. Ett hinder mot nyanskaffning av motorer och annan maskinell utrustning kan dessutom medföra icke endast ekonomiska konsekvenser utan också öka de stora risker, under vilka vårt havsfiske drives. Olämpligt ter sig också att med investeringsavgift försvåra ett byte av begagnade fiskebåtar, som utgör ett naturligt led i näringens utveckling, och det rationella utnyttjandet av de olika fiskelagens möjligheter.

Vad som ovan anförts i fråga om fiskebåtar kan i stort sett även tillämpas på de mindre fraktfartygen. Som känt torde vara har såväl tyskar som holländare i stor utsträckning genom nybyggnad av moderna mindre motorfartyg blivit en hård konkurrent till vår svenska mindre fraktfart, som på grund av olika omständigheter inte haft möjlighet att förnya sitt fartygsmaterial i den utsträckning som varit önskvärd.

Med stöd av vad här ovan framhållits får vi hemställa,

1. att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 36 måtte besluta sådan ändring i den föreslagna författningstexten, att investeringsavgiften ej skall utgå vid anskaffning av dels nya fiskebåtar och fraktfartyg med tonnage understigande 500 bruttoregister-ton samt motorer och maskinell utrustning till dessa, dels begagnade fiskebåtar och fraktfartyg under 500 ton;

2. och att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 26 januari 1955

Olof Johansson,
Öckerö

Ture Königson

Olaus Nyberg