

## Nr 386

Av herrar **Ohlon** och **Svärd**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.

I proposition nr 36 till årets riksdag har Kungl. Maj:t framlagt förslag bland annat till förordning om investeringsavgift för år 1955. Bestämmelserna har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med den förordning om dylik avgift, som gällde för åren 1952 och 1953.

Den föreslagna investeringsavgiften kommer att drabba rederinäringen mycket hårt. Vid beställningar av nya fartyg vid svenska eller utländska varv kommer de svenska rederierna i ett väsentligt sämre läge i förhållande till utländska konkurrenter. Utländska rederier, icke minst norska, har i stor utsträckning beställt fartyg vid svenska varv och kan komma att där beställa ytterligare fartyg, vilket kan leda till svårigheter för svenska rederier att få fartyg levererade inom sådan tid, som är önskvärd för rörelsens bedrivande. Dessa norska rederiers fartyg kommer icke att drabbas av investeringsavgift. Svenska rederier, som bygger fartyg för enahanda trafik som utländska rederier, kommer till följd av investeringsavgiften i ett försämrat läge ur konkurrenssynpunkt på den internationella fraktmarknaden. Detta gäller såväl rederier, som bedriver linjefart, som även de mindre och medelstora rederier, som idkar trampfart. Vad särskilt angår de sistnämnda befinner sig dessa av kända skäl i en mycket bekymmersam belägenhet. Det mindre tonnaget har under de gångna åren i mycket hög grad minskats. För att sagda tonnage skall kunna konkurrera med det utländska, är det nödvändigt att det äldre svenska mindre och medelstora tonnaget ersättes med nytt, modernt tonnage. Den nu föreslagna investeringsavgiften kommer att direkt motverka de svenska rederiernas strävanden att modernisera sin flotta.

Från statsmakternas sida har vid skilda tillfällen framhållits angelägenheten av att svenska företag ökar sin produktion. Förutsättningen härför är, att erforderliga investeringar för rationalisering kan verkställas. Den svenska handelsflottans stora betydelse, särskilt när det gäller att tillföra landet utländska valutor, har visat sig vara av utomordentligt stor betydelse för folkhushållet. Med det svenska sjöfartsnettot har en betydande del av vår import kunnat finansieras. Att detta kunnat ske, beror på att den svenska handelsflottan i stor utsträckning haft möjlighet att anskaffa nytt, modernt tonnage, som varit konkurrensdugligt i förhållande till det

utländska. Åren 1948—1953 uppgick sjöfartsnettot till sammanlagt i runt tal  $4\frac{3}{4}$  miljarder kronor. För 1954 beräknas samma netto till cirka 900 miljoner kronor och för 1955 uppskattas det till cirka 950 miljoner kronor. Om det skall vara möjligt för den svenska rederinäringen att alltjämt kunna tillföra landet så stora utländska valutor, som nyss nämnts, eller att än mera öka dessa, är det nödvändigt att inga åtgärder vidtages, som hämmar en utveckling i sådan riktning.

För att rederiföretagen skall kunna uppgöra finansieringsplaner för sina nyinvesteringar är det av vikt med hänsyn till de relativt långa leveranstiderna, särskilt för större fartyg, att dessa planer kan uppläggas på längre sikt. Att, såsom nu skett, för två år ha en investeringsavgift, året därefter ingen sådan avgift samt nu för det löpande året utan föregående varsel ånyo införa nämnda avgift åstadkommer ett stort osäkerhetstillstånd för näringsföretagen. I propositionen angives att avgiften endast skall gälla för år 1955, men några bestämda uttalanden om att avgiften endast skall utgå under nämnda år har icke gjorts. Från näringslivets sida måste bestämt påyrkas, att näringsföretagen icke utsättes för att nya pålagor ryckvis införas, utan sagda företag måste kunna förlita sig på att de kan upprätta sunda och hållbara finansieringsplaner för sin verksamhet. Statsmakternas åtgöranden på beskattningsområdet under de senaste åren har emellertid skapat en misstro mot gjorda uttalanden om att en ny skatteförfattning endast skall vara av tillfällig natur. Detta osäkerhetstillstånd är till skada icke blott för näringsföretagen utan även för hela samhället.

Vi biträder helt de synpunkter som i övrigt framförts på denna fråga i motionerna 381 och 387 i denna kammare och yrkar därför avslag å förenämnda proposition.

Skulle detta vårt yrkande icke bifallas, får vi under åberopande av vad ovan anförts alternativt hemställa, att de föreslagna bestämmelserna icke skall gälla för rederirörelse utan att sådan rörelse skall vara helt undantagen från skyldighet att erlägga ifrågavarande avgift för sina investeringar i såväl fartyg som andra för rörelsen avsedda maskiner och inventarier.

Vi kan ej underlåta att uttrycka vår förvåning över att, innan ett förslag, som det ovannämnda, förelägges riksdagen, myndigheterna samt näringslivets organisationer icke beretts tillfälle att avgiva yttrande över förslaget. Finansministern synes ha varit av den meningen, att, då det nu föreliggande förslaget utarbetats efter i huvudsak samma grunder som de tidigare bestämmelserna i detta ämne, behov icke förelegat att inhämta vederbörandes yttrande över förslaget. Det är emellertid bekant, att de tidigare bestämmelserna vållat vissa svårigheter i tillämpningen samt att det därför varit angeläget att såväl beskattningsmyndigheterna som näringsorganisationerna beretts tillfälle att framföra sina synpunkter härutinnan. Det strider även mot sunda rättsprinciper, att den föreslagna lagstiftningen givits viss retroaktiv verkan. Företag, som under tidsperioden 1—15

janauri redan gjort nybeställningar av exempelvis fartyg, maskiner m. m., försattes i ett mycket prekärt läge, alldenstund de vid tiden för beställningarnas verkställande saknat all kännedom om att investeringarna skulle komma att drabbas av en investeringsavgift. Vi måste därför, därest riksdagen helt eller delvis antar det framlagda förslaget, bestämt påyrka, att lagstiftningen icke gives retroaktiv verkan.

Vi övergår härefter till en granskning av vissa bestämmelser i förslaget.

Till avgiftspliktiga investeringar i rörelse skall hänföras bland annat nyuppsättning, ersättningsanskaffning och sådana förbättringsåtgärder, som icke är att hänföra till normalt underhåll. Vid inköp av ett redan färdigbyggt svenskt eller utländskt fartyg eller då ett nytt fartyg levereras från utländskt varv behöver icke arbetskraft och material inom landet tagas i anspråk. En dylik investering kan under inga förhållanden betecknas som inflationsdrivande. De mindre och medelstora tramprederierna inköper ofta »secondhandtonnage». Med hänsyn till denna grens stora betydelse, icke minst beträffande transporter av kol m. m. och exportvaror, samt dessa rederiers mindre bärkraft är det angeläget, att nämnda rederiers förvärv av fartyg icke belastas med ökade kostnader för anskaffning av tonnage. För att rederierna skall kunna hävda sig i konkurrensen med utländska rederier med väsentligt lägre driftkostnader än de svenska, har vissa rederier gått in för att även skaffa sig mindre, ur driftsekonomisk synpunkt mera lönsamma fartyg. Leveranstiden för dessa fartyg är i regel kortare än ett år. Med nuvarande brist på mindre fartyg är det — icke minst av försvarspolitiska skäl — synnerligen angeläget, att anskaffningen av sådana fartyg ej försvåras genom en sådan extra pålaga som investeringsavgiften utgör. Av anförda skäl anser vi det vara fullt befogat, att investeringar i samtliga ovannämnda fartyg undantages från avgiftsplikt till investeringsavgift.

I de fall, då ett skriftligt kontrakt om nytt fartyg tecknats före den 1 januari 1955, skall investeringsavgift ej erläggas för sådant fartyg, då detsamma levereras. Detsamma bör gälla om kontraktet på oförändrade villkor överlåtits till annan redare före den 15 januari 1955.

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. Tillräckliga skäl har däremot ej ansetts 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 utrangera äldre och oekonomiska fartyg samt ersätta dessa med nytt och modernt tonnage. Uttagande av investerings-

avgift i dylikt fall medför en stor ekonomisk belastning för vederbörande rederi, som till följd av merkostnaden för nämnda avgift kan nödgas avstå från ersättningsanskaffningen och sålunda bli tvingat att inskränka, ja rent av, då fråga är om enbåtsrederier, nedlägga sin verksamhet. Vi kan ej dela den uppfattningen, att ersättningsanskaffningar på grund av utrangering av fartyg, även om de på grund av utvecklingen är av annan typ än de utrangerade, bör drabbas av investeringsavgift å hela anskaffningskostnaden. Även i dylika fall bör gälla, att endast skillnaden mellan anskaffningskostnaden för ersättningstonnage och utrangerat sådant bör drabbas av investeringsavgift, och detta även om utrangering skett ett tidigare år än ersättningsanskaffningen.

I samband med klassning av fartyg åläggas rederierna ofta av vederbörande myndighet att verkställa vissa förbättringsarbeten. I yttrande över förslaget till investeringsavgift för åren 1952 och 1953 har från sjöfartsnäringsens sida erinrats om att mycket stränga säkerhetsbestämmelser gäller i fråga om fartyg, samt att fartygsinspektionen ofta ålägger rederierna att vid reparationer och klassningar av fartyg utföra mer eller mindre omfattande arbeten å fartygen. I dylikt fall liksom även då rederierna på grund av ny lagstiftning nödgas vidtaga olika slag av förbättringsarbeten å fartyg har rederierna ej någon valfrihet utan måste följa de föreskrifter, som lämnas av offentlig myndighet eller finnes stadgade i lag. I detta sammanhang må framhållas, att under den senaste tiden ett flertal rederier av klassificeringssällskapen ålagts att inom relativt kort tid förstärka av nämnda sällskap tidigare godkända fartyg, vilka till följd av exempelvis nu vunna erfarenheter av fartygsskrovens hållfasthet icke ansetts vara sjövärdiga. Dessa förstärkningsarbeten har rederierna ansett vara hänförliga till reparationer av fartygen och sålunda ej vara underkastade avgiftsplikt till investeringsavgift enligt den äldre förordningen. Vissa beskattningsnämnder har emellertid vid tillämpning av nyssnämnda förordning hänfört sagda arbeten till förbättringsarbeten, ehuru fartygen till följd härav erhållit ökad totalvikt och minskad lastförmåga samt sålunda i realiteten undergått en försämring i räntabilitetshänseende. Vi kan ej finna det vara riktigt att, då ett rederi självt ej kan bestämma över tidpunkten för en investering, det skall belastas med en extra utgift härför i form av investeringsavgift. Investeringar i förbättringsarbeten i samband med reparationer och klassningar av fartyg samt förstärkningsarbeten av ovan angivet slag, verkställda efter direktiv av offentlig myndighet eller på grund av gällande författningsbestämmelser, bör därför vara undantagna 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 icke utnyttjas helt eller delvis, betyder detta en ökad belastning för företag, som befinner sig i en ur affärsmässig synpunkt sämre belägenhet.

Då investeringarna i fartyg belöper 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 äger 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.

Vi anser 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, finner 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 återopande av vad ovan anförts hemställer vi,

1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 36, i vad densamma innefattar förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955,

2) att därest detta yrkande ej bifalles samtliga i rederirörelse gjorda investeringar i maskiner och inventarier, sålunda även i fartyg, måtte undantagas från avgiftsplikt till investeringsavgift,

3) att, såvida ej heller yrkandet under punkt 2 ovan bifalles, riksdagen för sin del måtte besluta ändringar i det i förenämnda proposition framlagda förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1955 i de delar ovan berörts,

4) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderliga ändringar i författningstexten.

Stockholm den 29 januari 1955

*Sven Em. Ohlson*

*G. Svärd*

---