

Nr 160

Av herr **Johansson** i Öckerö m. fl., *angående viss ändring av förordningen om investeringsavgift för år 1956.*

Den 14 december 1955 beslutade riksdagen, att den investeringsavgift som varit gällande under 1955 i stort sett skall bibehållas under 1956. Bland annat skall investeringsavgift fortfarande utgå vid inköp och modernisering av fraktfartyg.

Motioner om att fraktfartyg med en dräktighet understigande 300 bruttoregister-ton skulle fritagas från denna avgift avslogs i båda kamrarna. Med hänsyn till de ekonomiska och andra svårigheter som den mindre skeppsfarten har att kämpa med har detta riksdagens beslut väckt stor oro och bekymmer inom många samhällen och bland ett stort antal yrkesutövare som är helt beroende av de inkomster denna näring kan ge.

För dem som är insatta med förhållandena bland småfraktarna har det länge ansetts som en tvingande nödvändighet, att en betydande förnyelse och modernisering av fartygsbeståndet är en av förutsättningarna för att denna för kustbefolkningen så viktiga näringsgren skall kunna fortsätta. Och det var säkerligen inte utan bärande skäl som dåvarande handelsminister Ericsson i april 1953 lät tillsätta en utredning med uppgifter bland annat att söka klargöra orsakerna till den mindre och medelstora fraktfartens svårigheter att kunna hävda sig i konkurrensen med utländskt tonnage. Denna utredning avlämnade sitt betänkande i december 1954 (SOU 1955: 2). I detta betänkande framhålles många samverkande faktorer, som bidragit till att framskapa de nu rådande svårigheterna. Den främsta orsaken synes oss dock vara, att de svenska småfraktarna i stort sett är alldeles för gamla och omoderna. Utredningens påpekande att man i allmänhet räknar med »att ett fartyg passerat sitt ekonomiska optimum, när det nått en ålder av 20—25 år», är i detta sammanhang särskilt värt beaktande.

Åldern på våra vanliga fraktfartyg under 300 ton visar enligt kommerskollegiums uppgifter, att vid 1954 års slut endast 12 procent var mindre än 30 år gamla, 50 procent mellan 30—49 år och slutligen 38 procent över 50 år gamla. Dessa siffror visar väl klart och tydligt vilka ålderstigna, oekonomiska fartyg de svenska småredarna under nuvarande förhållanden får arbeta med. Vidare är de lånemöjligheter som från statens sida ställes till denna närings förfogande ytterst små, om man jämför dem med de möjligheter till förmånliga lån som redarna i flera andra länder erhåller.

Att under sådana förhållanden genom en investeringsavgift betunga och

därigenom ytterligare försvåra möjligheterna för en svensk näring, som på grund av föråldrat och omodernt fartygsmaterial har svårt att hävda sig i en hård kamp mot utländsk konkurrens, synes oss vara mindre välbetänkt.

I övrigt vill vi hänvisa till innehållet i motionerna I: 568 och II: 698 vid 1955 års riksdag.

Med stöd av vad ovan anförts får vi således hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av gällande förordning om investeringsavgift för år 1956, att investeringsavgift ej skall utgå vid investering i fraktfartyg med en bruttodräktighet understigande 300 ton, samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderlig författningstext.

Stockholm den 24 januari 1956

Olof Johansson

Olof Andreasson

Ture Königson

Sven Svensson
i Krokstorp

Sigfr. Nordkvist

Ernst V. Staxäng

Wald. Svensson

Olaus Nyberg

C. O. Carlsson
i Bakeröd

Carl E. Johansson

Nr 161

Av herr Nilsson i Svalöv, om uppskov med nästa fastighetstaxering.

(Lika lydande med motion nr 114 i Första kammaren)

Stockholm den 24 januari 1956

Eric Nilsson
i Svalöv