

**Nr 88**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om avdrag vid inkomsttaxeringen för avskrivning på köpekontrakt som avser fartyg; given Stockholms slott den 18 mars 1966.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om avdrag vid inkomsttaxeringen för avskrivning på köpekontrakt som avser fartyg.

**GUSTAF ADOLF**

*G. E. Sträng*

---

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att rederiföretag och fiskare skall få rätt till avdrag vid 1967—1974 års taxeringar för avskrivning på köpekontrakt som avser fartyg med 30 % av det avtalade priset.

**Förslag**  
till  
**Förordning**  
**om avdrag vid inkomsttaxeringen för avskrivning på köpekontrakt**  
**som avser fartyg**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Den som driver rederirörelse eller yrkesmässigt fiske och som under beskattningsår, för vilket taxering till statlig och kommunal inkomstskatt i första instans sker något av åren 1967—1974, slutit skriftligt avtal om leverans av fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton avsett för stadigvarande bruk i rörelsen, får utan hinder av punkt 1 av anvisningarna till 41 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370) vid taxeringen nämnda år åtnjuta avdrag för avskrivning på det ej fullgjorda köpekontraktet med sammanlagt högst 30 procent av det avtalade priset.

Har skattskyldig erhållit avdrag för avsättning till investeringsfond enligt förordningen den 19 februari 1954 (nr 40) om särskild investeringsfond för avyttrat fartyg, får avdrag enligt första stycket åtnjutas endast med belopp varmed 30 procent av det avtalade priset överstiger beloppet av fondavsättningen vid beskattningsårets utgång.

Vid beräkning av värdeminskningensavdrag enligt kommunalskattelagen skall avdrag enligt denna förordning anses åtnjutet enligt punkt 1 av anvisningarna till 41 § nämnda lag.

2 §.

Närmare föreskrifter för tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen.

---

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 18  
mars 1966.*

**Närvarande:**

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *avdrag vid inkomsttaxeringen för avskrivning på köpekontrakt som avser fartyg* och anför.

**Inledning**

Enligt punkt 1 tolfte stycket anvisningarna till 41 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370) (KL) medges avdrag för avskrivning av värdet på rättigheter till leverans av maskiner och andra för stadigvarande bruk avsedda inventarier enligt ej fullgjorda köpekontrakt i den mån skattskyldig visar, att inköpspriset för tillgångar av samma slag på balansdagen understiger det kontraherade priset eller det görs sannolikt, att dylikt prisfall kommer att inträffa innan tillgångarna levereras. Med stöd av denna bestämmelse har riksskattenämnden till ledning vid 1952—1966 års taxeringar utfärdat anvisningar rörande avdrag för avskrivning på kontraherade fartyg. Medgivna avskrivningsprocenter har varierat. Vid de senaste årens taxeringar har avdrag medgetts med 10 %, om fartyget skolat levereras året efter beställningsåret, och med 15 %, om fartyget skolat levereras senare. Angående riksskattenämndens anvisningar till ledning för taxeringsmyndigheterna vid 1966 års taxering för avskrivning av fartygskontrakt hänvisas till nämndens meddelande 1965, serie I, nr 7: 2.

I en till finansdepartementet den 11 november 1965 inkommen, till statsrådet och chefen för finansdepartementet ställd skrift har *Sveriges redareförening* hemställt om ändring av nämnda anvisningar till 41 § KL av innebörd, att avskrivning av värdet på rättigheter till leverans av fartyg medges med 30 % av avtalat pris.

Till stöd för framställningen har redareföreningen anförd.

Det nuvarande systemet, som innebär att anvisningar rörande kontraktsnedskrivningar kan meddelas för allenast ett år i taget, försvårar långtidsplanering av rederiernas finansiering. Denna olägenhet blir särskilt framträdande under nuvarande förhållanden, då det pågår ett intensivt arbete för att få fram nya konstruktioner av fartyg.

De nu berörda problemen för rederierna skulle minskas, om permanenta regler för nedskrivning av värdet på rättigheter till leverans av fartyg infördes i skattelagstiftningen och om tillåten nedskrivningsprocent i likhet med vad som gäller i Danmark bestämdes till 30 % av avtalat pris. En sådan avdragsrätt skulle också medföra, att rederier hos vilka bokföringsvärdet för levererade fartyg tillfälligt är onormalt lågt fick en jämförbar behandling som rörelseidkare med stora växlingar i varulager. Vid lagerminskning har nämligen rörelseidkare rätt att avskriva 60 % av medeltalet av lagervärdena vid utgången av de två närmaste beskattningsåren.

Det kan anmärkas att hänsyn tagits till vissa av rederinäringens speciella problem i samband med tillfälliga växlingar i beståndet av fartyg därigenom att de tillförsäkrats avdragsrätt för avsättningar till särskild investeringsfond för avyttrat fartyg. De ifrågasatta permanenta bestämmelserna om avdragsrätt för nedskrivning på kontraherade fartyg skulle innebära en fullföljd av tidigare lagstiftning.

Det må vidare framhållas, att rederier i alla sjöfartsländer av betydelse fränsett Sverige och Norge subventioneras, skyddas genom lastpreferenser och/eller privilegier i skattehänseende. I fråga om subventioner kan nämnas, att de kontanta bidragen i form av byggnads- och driftssubventioner till USA:s rederier under de senare åren årligen överstigit 300 milj. dollars. I Västtyskland lämnas bl. a. stora räntesubventioner och s. k. nedskrotningspremier. Flottorna i länder där rederierna skyddas — exempelvis öststaterna och Japan — ökar snabbt. Ryssland låg således för tre år sedan på elfte plats bland världens sjöfartsnationer men ligger i dag på sjätte plats.

De skattefria ländernas procentuella andel i världshandelstonnaget har ökat på följande sätt:

	1954 %	1964 %
Liberia .....	2,44	9,51
Grekland .....	1,21	4,50
Panama .....	4,20	2,79
	<u>7,85</u>	<u>16,80</u>

Utöver vad som framgår av tabblån åtnjuts total skattefrihet i ett stort antal länder av sekundär betydelse för sjöfarten. Partiella skattefävor åtnjuts vidare i t. ex. Danmark (frihet från ordinär statsskatt vid ren utrikesfart) och England (40 % investeringsavdrag + vanlig avskrivning = 140 % avskrivning). I England har under år 1965 införts lagbestämmelser, som ger rederier rätt till helt fri avskrivning av fartyg anskaffade efter den 5 april 1965.

Den svenska handelsflottans andel av världstonnaget har minskat under de senaste åren. Beställningarna av fartyg för svensk räkning ger en ännu mörkare bild för framtiden. Den ökning av sjöfartsnettot, som förutses i den reviderade nationalbudgeten, ser ut att förbytas i en minskning. Sålunda ligger nettot för såväl första som andra kvartalet 1965 under motsvarande siffra för 1964.

Av det anförda torde framgå, att permanenta bestämmelser rörande kontraktsnedskrivningar erfordras för att rederierna skall komma i liknande skattesituation som rörelseidkare med växlande lagerbehållningar. Den svenska rederinäringen önskar inga subventioner men det synes naturligt, att bestämmelserna rörande avdragsrätt för kontraktsnedskrivningar ändras så att de blir mer ändamålsenliga för rederierna än de nu gällande.

Yttranden över redareföreningens skrift har efter remiss avgetts av kammarrätten, riksskattenämnden, sjöfartsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund samt Sveriges lantbruksförbund. Den sistnämnda organisationen åberopar såsom sitt yttrande ett inom Lantbrukets skatte-delegation upprättat utlåtande.

### Remissyttrandena

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt framställningen. Några har dock förordat provisoriska bestämmelser framför permanenta regler. *Överståthållarämbetet* anser sig inte kunna tillstyrka en permanent lagstiftning av den innebörd och omfattning, som föreningen yrkat. *Kammarrätten* finner sig från principiellt grundade skattemässiga synpunkter ej kunna tillstyrka framställningen men framhåller samtidigt, att den favorisering och subventionering av rederinäringen och varvsindustrin, som i vissa länder uppenbarligen gått mycket långt, kan motivera överväganden rörande de motsvarande svenska företagens situation och konkurrensförutsättningar. Om därvid åtgärder befins påkallade kan enligt kammarrätten sådana givetvis viddas inom skattelagstiftningens ram. Kammarrätten anför.

Kammarrätten finner ett lagfästade av viss procentsats för nedskrivning av värdet på rättigheter varom nu är fråga möta invändningar. Nuvarande regler uppbärs av synpunkten att värdet av ett leveranskontrakt kan under tiden fram till dess fartyget levereras undergå förändringar. Nya fartygskonstruktioner kan vid sidan av fluktuationer i rederinäringens lönsamhet inverka på detta värde. Låsningen i en författning av avdragsrättens omfattning omöjliggör att denna i praxis avvägs med hänsyn till vad den utifrån de vid varje tillfälle föreliggande förhållandena borde vara. Möjligt är givetvis att kontinuerligt överse lagregeln i fråga men detta skulle innebära att kanske till och med förhållandevis obetydliga ändringar i konjunkturen på världsmarknaden med därav följande mindre eller större risker för prisfall skulle ge anledning underställa riksdagen förslag till lagändring. En sådan ordning ger emellertid inte rederinäringen de efterlysta förbättrade förutsättningarna för en ekonomisk långtidsplanering.

Kammarrätten anser att en ytterligare sänkning av nybyggnadspriserna för fartyg med åtföljande prisfallsrisker för redan beställda fartyg inte kan helt uteslutas. Att prisfallsrisken f. n. skulle vara så betydande som 30 %

finner kammarrätten emellertid föga sannolikt. De procentsatser som återfinns i riksskattenämndens anvisningar, 10 resp. 15 %, kan enligt kammarrättens mening knappast antas vara för snävt avvägda. Ett lagfästade av rätt till avskrivning med 30 % skulle följaktligen, anser kammarrätten, innebära ett avsteg från de principer som uppbar nuvarande skattelagstiftning.

*Riksskattenämnden* anför bl. a.

Vid en bedömning av frågan från strikt skatterättsliga synpunkter bör beaktas, att de för rederierna föreliggande speciella förhållandena redan tillgodosetts genom speciallagstiftning såtillvida, att möjlighet föreligger till skattefri avsättning till särskild investeringsfond för avyttrat fartyg enligt förordningen den 19 februari 1954 (nr 40). Emellertid bör vid en sådan bedömning som nyss sagts också beaktas, att rederinäringen intar en särställning gentemot flertalet andra näringsidkare med hänsyn dels till sina i allmänhet fåtaliga men stora och dyrbara inventarieenheter (fartygen) och dels till att lagertillgångarna är ringa jämfört med det i verksamheten investerade kapitalet.

Enligt nämndens mening är det här fråga om ett näringspolitiskt spörsmål, sammanhängande med de subventionsåtgärder av olika slag som under senare år vidtagits i flertalet av de mera betydande sjöfartsländerna. Nämnden erinrar om att nämnden i sina anvisningar de senare åren tillämpat en relativt välvillig tolkning av gällande bestämmelser vid bedömning av rätten till avdrag för avskrivning på fartygskontrakt. Med hänsyn härtill och då fråga inte är om en definitiv skatteeftergift anser sig nämnden inte ha anledning motsätta sig, att en specialregel införs på området. Nämnden tillägger att med nyssnämnda utgångspunkt — nämligen den näringspolitiska aspekten — nämnden saknar anledning att uttala sig beträffande frågan huruvida avskrivningsprocenten bör vara 30 eller bör bestämmas till ett lägre tal med anknytande till de av nämnden i dess anvisningar rekommenderade procenttalen.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framhåller bl. a. att den stora konjunkturkänslighet, som utmärker rederinäringen, talar för att lagstiftningen åtminstone till att börja med görs provisorisk för viss tid — kanske en tio-årsperiod. Efter denna period bör konsekvenserna av lagstiftningen bättre kunna bedömas än nu är fallet. Länsstyrelsen förordar därför, att bestämmelser rörande rätt till avskrivning på fartygskontrakt intas i en särskild förordning. Med hänsyn till vad föreningen anfört angående rederinäringens svårigheter samt den mer eller mindre markerade subventionering, som tillämpas i många länder, vill länsstyrelsen inte motsätta sig föreningens förslag beträffande procentsatsen. Länsstyrelsen tillägger.

Sedan några år har förekommit, att yrkesfiskarna påyrkat avdrag för avskrivning på kontrakt avseende fiskefartyg. Mot det berättigade i dylika yrkanden kan göras gällande, att fiskerinäringen inte är på långt när lika konjunkturkänslig som rederinäringen. Yrkesfiskarna har emellertid hävdad, att deras näring är särskilt riskfylld. Sålunda krävs numera stora investeringar i fartyg och redskap för att på rationellt sätt bedriva fiske. Till-

gången på fisk tenderar vidare att minska på grund av det intensiva fiske, som bedrivs av flera nationer i de vatten som vanligen utnyttjas av svenska fiskare. Slutligen har framhållits, att vissa länder, exempelvis Norge, tillerkänt yrkesfiskarna favörer i skattehänseende. Det torde därför inte vara opåkallat att införa motsvarande möjligheter till avskrivning även för beställare av fiskefartyg. Det kan antecknas att taxeringsnämnderna här i länet inte torde ha motsatt sig överprisavdrag jämväl för fiskefartyg enligt de normer riksskattenämnden fastställt för fartyg utnyttjade i rederirörelse. Det är emellertid inte ovanligt, att yrkesfiskarna vill påyrka avdrag för kontrakt på smärre båtar under påståendet att desamma avses skola användas för yrkesmässigt fiske. Båtarna i fråga används emellertid i stor utsträckning för andra ändamål än dylikt fiske. Enligt länsstyrelsens mening bör en gränsdragning ske, så att till fiskefartyg hänförs endast fartyg av en viss storleksordning (lägst 20 registerton). En gränsdragning är nödvändig även av praktiska skäl. Avdrag för kontraktsavskrivning bör sålunda förbehållas dylika större objekt i den mån reglerna om överprisavdrag för kontrakt på fartyg över huvud anses bära omfatta jämväl fiskefartyg.

Även länsstyrelsen i Malmöhus län förordar att rederierna under en försöksperiod på 6—8 år medges rätt att skriva av på värdet av rättigheter till leverans av fartyg. Med beaktande av att kontraktsavskrivning de senaste åren godtagits med högst 15 % föreslår länsstyrelsen att den föreslagna avskrivningen maximeras till 20 %. Eftersom levererade fartyg redan leveransåret får avskrivas med 30 % på det återstående anskaffningsvärdet, så innebär detta en total nedskrivning på 44 % av anskaffningsvärdet redan under leveransåret, vilket länsstyrelsen anser vara fullt betryggande och i hög grad underlättande för långtidsplaneringen av rederiernas finansiering.

*Sjöfartsstyrelsen* redovisar i sitt yttrande vissa uppgifter, som belyser den svenska handelsflottans utveckling och som enligt styrelsen visar att det svenska tonnaget starkt moderniserats under de senare åren. I anslutning härtill anför styrelsen bl. a.

Under 1961 till 1965 i form av nybyggen levererade fartyg svarar mot 43 % av dagens samlade tonnage. Den i och för sig höga andelen tonnage i de lägsta åldersklasserna får emellertid bedömas mot bakgrund av den snabba omdaning av världshandelsflottan liksom den internationellt sett höga svenska kostnadsnivån. Även jämförelsevis nya fartyg synes i många fall svåra att driva med lönsamhet under svensk flagg. Anledning finns att förmoda att avgången från den svenska handelsflottan även under de närmast följande åren kommer att ligga på en hög nivå. Kända nybyggnadskontrakt tyder vidare på att nyleveranserna åtminstone under 1966 och 1967 inte kommer att överstiga medeltalet för den gångna delen av 1960-talet, dvs. 400 000 ton per år.

Utvecklingen inom den svenska handelsflottan har kommit att avspegla sig i betalningsbalansens sjöfartsnetto. Trots en jämförelsevis fördelaktig utveckling av transportefterfrågan och frakter under 1965 synes nettoinsäglingen — av uppgifterna för de tre första kvartalen att döma — bli lägre än år 1964, vilket tyder på en minskad förtjänstförmåga räknat per ton. Detta lär följa av den mycket starkt ökade andelen storbäriga fartyg inom

ramen för ett oförändrat totalt tonnage. Reellt får den svenska handelsflottan anses ha minskat de senaste åren.

Efter ett konstaterande av att de mycket stora fartygen dominerar den utestående orderstocken, i vilken ingår starkt kapitalkrävande fartyg av olika slag, yttrar styrelsen vidare.

Sjöfartsstyrelsen ser den svenska rederinäringens framtid i hög grad ligga inom den tekniskt och organisatoriskt mest avancerade delen av världssjöfarten. Inom vissa avsnitt har redan nåtts långt i detta avseende. De krav som nu berörda del av sjöfarten ställer på kapital är emellertid redan mycket stora och kommer sannolikt att öka ytterligare. Samma gäller det risktagande, som är förbundet med en innovationsinriktad verksamhet. Motsvarande synpunkter kan till viss del läggas på massgodsfarten.

Mot den angivna bakgrunden finner styrelsen det angeläget att permanenta regler införs för avskrivningar på beställda ej levererade fartyg. Rederinäringen har behov av denna speciella konsolideringsmöjlighet. Detta gäller inte minst nya företag inom näringen. Kontraktavskrivning är också motiverad av den ytterligt snabba teknisk-ekonomiska utvecklingen inom sjöfarten. Styrelsen får därför tillstyrka den remitterade framställningen.

Även *Sveriges industriförbund* och *Sveriges grossistförbund* tillstyrker framställningen under åberopande av förhållandena inom sjöfartsnäringen. Industriförbundet yttrar bl. a.

En lämplig metod synes vara att en första avskrivning normalt får ske redan vid tecknande av fartygskontrakt med maximalt 30 % av kontraktsumman, dvs. samma procentsats som gäller vid räkenskapsenlig avskrivning. I realiteten betyder detta endast att den första tidens avskrivning tidigareläggs. Att en sådan regel måste få gynnsamma verkningar för redareföretagens planeringar ligger i öppen dager.

*Lantbrukets skattedelegation* uttrycker uppfattningen att redareföreningens framställning är välgrundad men anser samtidigt att permanenta regler för avskrivning av leveranskontrakt i fråga om maskiner och inventarier borde tillskapas jämväl för näringslivet i övrigt. Delegationen föreslår därför, att den av redareföreningen gjorda framställningen måtte leda till en allmän översyn av bestämmelserna i nu ifrågavarande hänseende.

### Departementschefen

I den tidigare återgivna skrivelsen från Sveriges redareförening framhålls att nuvarande system för avdrag vid taxeringen för kontraktavskrivning försvårar långtidsplanering av rederiernas finansiering, därför att systemet innebär att man endast för ett år i taget kan veta vilket avdrag som kommer att godkännas vid taxeringen. Enligt föreningen blir denna olägenhet särskilt framträdande under nuvarande förhållanden, då det pågår ett intensivt arbete för att få fram nya konstruktioner av fartyg. Föreningen gör



gällande, att de nu berörda problemen för rederierna skulle minskas, om permanenta regler för avdrag för avskrivning av värdet på rättigheter till leverans av fartyg infördes i skattelagstiftningen och om avdrag i likhet med vad som gäller i Danmark får ske för avskrivning med 30 % av beställningspriset. Framställningen har i princip tillstyrkts av flertalet remissinstanser. Några har dock förordat att bestämmelserna görs provisoriska.

Enligt nu gällande regler i anvisningarna till 41 § KL medges avdrag för avskrivning på kontraherade tillgångar endast i den mån skattskyldig visar, att inköpspriset för tillgångar av samma slag på balansdagen understiger det kontraherade priset eller det görs sannolikt att dylikt prisfall kommer att inträffa innan tillgångarna levereras. Det är således fråga om en reservering för prisfall, som antingen redan skett eller sannolikt kommer att inträffa. Det ligger i sakens natur att en bestämd procentsats inte kan anges i lagen för denna reservering.

Med hänsyn till den utveckling som f. n. äger rum inom sjöfarten mot allt större och mer kapitalkrävande fartyg och med hänsyn till de subventioner och lättnader, som beviljas rederinäringen i många länder, vill jag inte motsätta mig en tillfällig lagstiftning om rätt till större avdrag för avskrivning på fartygskontrakt. Bestämmelserna bör gälla endast för en kortare period, förslagsvis åtta år. Huruvida bestämmelserna bör gälla även efter denna tid får bedömas med hänsyn till utvecklingen inom sjöfartsnäringen. De speciella reglerna synes böra omfatta alla slags fartyg, således även fiskefartyg. En begränsning till fartyg om minst 20 bruttoregister-ton bör dock ske.

Jag anser mig även kunna tillstyrka att procentsatsen sätts till 30. Inneböörden av förslaget blir, som Sveriges industriförbund framhållit, att den första tidens avskrivning tidigareläggs. Fartyg får därmed vid taxeringen avskrivas något snabbare än andra maskiner och inventarier.

Om kontraktstiden överstiger ett år kan avdrag för avskrivning på kontraktet ifrågakomma vid flera års taxeringar. Avskrivning behöver inte ske det år kontraktet tecknas utan först påföljande år och avskrivningen kan också fördelas på flera år. Sammanlagt får dock under kontraktstiden, dvs. för tidigare beskattningsår än det då fartyget levereras, inte avskrivas mer än 30 %.

Till förhindrande av dubbelavdrag bör gälla att, om den som yrkar avdrag för kontraktavskrivning enligt nu föreslagen lagstiftning fått avdrag för avsättning till investeringsfond enligt förordningen den 19 februari 1954 (nr 40) om särskild investeringsfond för avyttrat fartyg, avdrag för kontraktavskrivning får åtnjutas endast om och i den mån sådant avdrag överstiger fondavsättningen vid beskattningsårets utgång. En bestämmelse av motsvarande innebörd återfinns i 3 § nyssnämnda förordning såvitt avser kontraktavskrivningar enligt anvisningarna till 41 § KL.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att antaga inom finansdepartementet upprättat förslag till *förordning om avdrag vid inkomsttaxeringen för avskrivning på köpekontrakt som avser fartyg*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Jan-Erik Torsell*