

NR 2.

Av herr **Roos m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om krigskonjunkturskatt för år 1940, m. m.*

Förslaget 14—16 §§ innefatta bestämmelser rörande provisorisk påföring av krigskonjunkturskatt för framtida anskaffning av tonnage m. m. bland annat till ersättning för förlorat eller försålt sådant. Ett villkor för att komma i åtnjutande av eventuell befrielse från krigskonjunkturskatt på grund av försäljning eller förlisning av fartyg är enligt bestämmelserna, att köpeskillingen eller försäkringssumman inom viss tid — normalt senast den 16 september 1940 — insatts i riksbanken. Ett par modifikationer ha gjorts efter framställning av Sveriges Redareförening. Sålunda har föreskrivits att endast skillnaden mellan försäljnings- respektive försäkringssumman samt den intecknade gäld, som belastat fartyget, behöver insättas i riksbanken. Vidare har genom 16 § 2:a stycket möjlighet skapats att i stället för insättning fastställa annan med sådan insättning väsentligen likvärdig deposition av tillgångar.

Mot förslaget i förevarande del ha erinringar framställts förutom av Redareföreningen av bland andra Sveriges Varvsindustriförening och Kooperativa Förbundet.

Under de fyra månader av 1939, krigsförsäkring av fartyg förekom, var ersättningen vid totalförlisning i regel begränsad till ett belopp, som med 25 % översteg fartygets försäkringssumma (kasko) före krigsutbrottet. Då fartygsprisen under samma tid stigit betydligt, inneburo förlisningar av fartyg avsevärda förluster för redarna. Med de priser, som varven måste betinga sig för nybyggnader, har man att räkna med att för anskaffande av tonnage likvärdigt med det förlista vida större belopp kräves än försäkringssumman. Genom förlisningen har m. a. o. redaren i verkligheten drabbats av en kännbar förlust. Först för det fall, att redaren uraktlåter att anskaffa ersättning för det förlorade fartyget, kan det bli tal om att anse krigsvinst ha uppkommit. För linjerederierna, som måste ha tillgång till tonnage för linjetrafikens upprätthållande, oavsett den kostnad ersättningstonnaget betingar, medför sålunda förlisningen praktiskt taget undantagslöst en realförlust.

Med hänsyn till, såsom nyss framhållits, att försäkringssumman för förlist fartyg kan innefatta krigsvinst, som blir definitiv, kan erinran ej göras mot att rederierna förpliktas erlægga provisorisk skatt, som återfås sedan nytt fartyg anskaffats eller beställts till sådant pris, att det visar sig att den preliminärt beräknade »vinsten» icke uppkommit. Men enligt vår mening saknas varje anledning att därutöver belasta de redare, som realiter kommit i ett ogynnsammare läge genom förlisningen, med skyldighet att i riksbanken in-

sätta hela försäkringssumman för återbekommande av en provisoriskt påförd skatt, som rättvisligen aldrig skolat utgå. Under nuvarande tider, då rederierörelsen arbetar under ogynnsamma förhållanden och upplåning av medel möter nästan oöverstigliga svårigheter, kan skyldigheten att efter avsevärd tid i riksbanken insätta medel, som åtminstone många linjerederier helt eller delvis använt för amortering av skulder å redan beställt tonnage, rent av leda till att redarna tvingas att definitivt erlægga krigskonjunkturskatt för en *fiktiv* vinst eller att åsamkas betydande extra utgifter för anskaffande av medel. Vid den tidpunkt ersättningstonnaget skall anskaffas, har med all sannolikhet läget lättat så, att anskaffning av medel icke bereder samma svårigheter.

Det måste beaktas, att fartygsförlisningen kan tillfoga redaren direkta utgifter samt minska hans inkomster. Betydande ordinarie skatteutgifter kunna uppstå på grund av att taxeringsmässig vinst uppkommit, och genom förlust av fartyget minskas hans inkomster av driften.

Nuvarande osäkra läge, då en större del av det svenska handelstonnaget ligger stilla, delvis här hemma och delvis utanför den s. k. spärren, genom att trafiken över världshaven från och till Sverige helt hindras av de krigförändres blockad, har fått till följd att rederiernas inkomster icke alltid täcka de löpande driftskostnaderna. Till följd härav ha rederierna icke möjlighet att i den utsträckning varven för närvarande behöva i och för lättande av sina bankengagement amortera skulder å tidigare fartygsbeställningar, och för nyanskaffningar räckta de löpande inkomsterna än mindre. De minskade beställningarna från rederierna hota att ställa varven inför utsikten att avskeda en betydande del av sin arbetarstam. Skulle rederierna fritt få förfoga över de medel, som inflyta vid förlisning eller försäljning av fartyg, skulle otvivelaktigt denna situation lätta. Genom teknikens utveckling och den ökade internationella konkurrensen har i transocean linjetrafik gående fartygs livslängd efter hand minskats. Utrangering av äldre fartyg i linjetrafik måste ske serievis och helst då tonnagerisen äro fördelaktiga. Det är av vikt för redarna att få fritt förfoga över sin egendom då i annat fall intresset för sådana försäljningar minskas. Nya fartyg kosta ofta minst dubbelt, i många fall tredubbelt mer än de äldre.

Föredragande departementschefen har till stöd för sitt förslag åberopat bl. a. att för rederinäringen såsom sådan bör det vara en direkt fördel att ett villkor uppställles, som skapar trygghet för att medlen ej förfaras utan verkligen stå till förfogande för inköp av det ersättningstonnage, vars anskaffande innebär ett så betydelsefullt allmänt intresse. Departementschefen synes därvid förbise, att rederierna, särskilt linjerederierna, i stor utsträckning ha att amortera kostnader för färdigbyggda eller beställda fartyg. För vinnande av säkerhet att influtna försäkringsbelopp användas till nyanskaffningar är ingalunda nödvändigt att föreskriva att desamma insätts i riksbanken. Statsmakterna kunna nämligen föreskriva och utöva kontroll över att medlen ej få användas till annat ändamål än för amortering av skulder å redan beställt tonnage eller för nyanskaffning av sådant. Den omständigheten, att befrielse från krigskonjunkturskatten för »förlisnings-

vinsten» ej kan erhållas utan att nytt tonnage anskaffas, verkar tillräckligt stimulerande för redaren att skaffa nytt tonnage. I detta sammanhang må framhållas, att då jämförelsetal regelmässigt saknas för »förlisningsvinster» skatten för dessa torde komma att utgå efter hög progression. I nuvarande stund bör med hänsyn till de särskilda rubbningar i driften genom blockader m. m., för vilka rederinäringen är utsatt, denna näring påkalla ett särskilt hänsynstagande från statsmakternas sida. Det planmässiga handhavandet av de minskade medel, som stå rederierna till buds, blir under sådana förhållanden utomordentligt viktigt och kräver all den erfarenhet, som förefinnes hos företagen själva. Det måste då framstå såsom ett icke endast obehörigt utan jämväl skadligt tvång att binda dessa näringsidkares fria disposition av rörelsen tillhöriga och för densamma erforderliga medel.

Departementschefen har vidare till stöd för Kungl. Maj:ts förslag anført, att den av redareföreningen särskilt åberopade norska lagstiftningen ställer liknande villkor för avskrivningsavdrag utöver de normala även vid den ordinarie beskattningen. Detta är ju riktigt, men man må ej förglömma att den norska bestämmelsen innebär en såväl ur beskattnings- som reell synpunkt förmån för rederierna, medan detta knappast kan sägas om den nu föreslagna.

Vad angår försäljningssumman för sålda fartyg gälla i stort sett de synpunkter, som ovan angivits beträffande försäkringssumman. Det är tydligt att ifråga om linjerederierna nyanskaffningar och försäljningar måste svara mot varandra och att därför i regel några definitiva krigsvinster icke uppstå för dem genom fartygsförsäljningar.

Under åberopande av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte vid behandlingen av Kungl. Maj:ts ovannämnda proposition besluta att i 14 § föreskrivet villkor för provisorisk påföring av skatt, innebärande skyldighet att å särskilt konto i riksbanken insätta köpeskillning eller försäkringssumma, måtte utgå.

Stockholm den 7 augusti 1940.

Axel Roos.

Eilif Sylwan.

O. A. Nordborg.