

Nr 377.

Av herr Eriesson, Carl Eric, och herr Mannerskantz, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om krigskonjunkturskatt för år 1945, m. m.

I en den 23 mars 1945 dagtecknad proposition nr 256 har Kungl. Maj:t framlagt förslag till förordning om krigskonjunkturskatt för år 1945.

I anledning av förenämnda proposition har i de likalydande motionerna I: 378 och II: 579 framlagts förslag om avveckling av krigskonjunkturskatten per den 31 december 1944. De skäl, som anförts till stöd för sistnämnda förslag, finna vi fullt bärande och instämma helt i de yrkanden, som framställts i nämnda motioner.

I samband med en avveckling av krigskonjunkturskatten böra utöver vad som anförts i förenämnda motioner jämväl beaktas följande frågor, som äro av särskilt intresse för den svenska rederinäringen.

Under det nu pågående världskriget hava de svenska rederierna förlorat en mycket stor del av sin förkrigsflotta. Anskaffning av tonnage såsom ersättning för det förlorade har endast kunnat äga rum i viss utsträckning. I många fall har nytt tonnage ej kunnat anskaffas under kriget beroende på den långa tid varven kräva för leverans av nybeställda fartyg. Den omständigheten, att anskaffningskostnaderna för nya fartyg under kriget avsevärt stigit, har även medverkat till att vissa rederier, särskilt tramprederier, som ej haft tillgång till erforderliga medel, ej kunnat verkställa sådan nyanskaffning av tonnage. Det är vidare att märka, att vid totalförlust av fartyg hava rederierna icke erhållit marknadsvärdet för fartygen. De svenska myndigheterna hava nämligen intagit en mycket restriktiv inställning till försäkringsfrågan vid förlust av fartyg på grund av krigsorsak. Till belysande härav må framhållas att ett fartyg, som före kriget hade ett försäkringsvärde av cirka kr. 500 000: —, medgivits krigsförsäkring till ett värde av kr. 800 000: — à kr. 900 000: —, under det att anskaffningskostnaden för ett nytt likvärdigt fartyg för närvarande uppgår till cirka $2\frac{1}{4}$ à $2\frac{1}{2}$ miljon kronor samt för ett »second hand» likvärdigt fartyg med något så när omedelbar leverans till ungefär dubbla försäkringssumman. Härav framgår omöjligheten för mindre rederier att under nuvarande förhållanden anskaffa ersättningstonnage. I än mindre grad har det varit möjligt för ett flertal svenska rederier att nyan-skaffa tonnage för utslitna och utrangerade fartyg, enär inkomsterna under krigsåren icke räckt till för sådan nyanskaffning.

Såsom förut framhållits ha svårigheterna i förut berörda avseende varit särskilt stora för tramprederierna. Dessa rederier, vilkas fartyg representera en icke oväsentlig del av den svenska handelsflottan, äro av största betydelse för vårt land, då de under normala förhållanden å sina fartyg utföra viktiga stapelartiklar såsom trä, massa, papper etc. och införa kol, koks och annat massgods. Då möjlighet saknas att såsom tidigare i stor utsträckning

varit brukligt, från utlandet inköpa eller från svenska linjerederier erhålla erforderligt tonnage, äro tramprederierna hänvisade till att beställa ersättningstonnage vid de svenska varven. Man måste räkna med att priserna för nybyggnad av trampontnage ett flertal år bliva så höga att dessa omöjliggöra för tramprederierna att beställa nya fartyg.

De trampredier, som vid krigsutbrottet endast ägde ett eller ett fåtal fartyg och vilka utsatts för tonnageförlust, hava genom kriget åsamkats stort ekonomiskt avbräck. Deras inkomst har i en del fall helt uteblivit och i andra starkt reducerats, och någon ändring därutinnan kan ej förväntas förrän nytt eller nya fartyg kunnat anskaffas. Under tiden måste dessa rederier bestrida kostnaderna för personal m. m.

Av det ovan anförda framgår, att det vid en avveckling av krigskonjunkturskatten är av synnerligen stor betydelse att hänsyn tages till den svåra belägenhet, vari tramprederierna blivit försatta till följd av kriget.

Skattekommittén har i sitt betänkande med förslag till krigskonjunkturskattens avveckling förutsatt, att den slutliga taxeringen och avräkningen i särskilda fall skall kunna uppskjutas till senast år 1949. Av skäl, som kommittén anført, kan måhända denna uppskovsperiod för rederiföretagen, särskilt tramprederierna, bliva alltför kort för att det med uppskovet avsedda syftet skall ernås. I motiveringen för krigskonjunkturskattens avveckling bör på grund härav göras det uttalandet att, därest det vid sagda tidpunkt icke är möjligt att bedöma alla de faktorer, vartill hänsyn skall tagas vid slutavräkningen, frågan om ytterligare förlängning av avräkningsperioden såvitt angår rederierna bör göras till föremål för omprövning.

Enligt hittills gällande bestämmelser i krigskonjunkturskatteförordningarna har provisorisk påföring av krigskonjunkturskatt för framtida anskaffning av ersättningstonnage m. m. (§ 18) och för nytt tonnage (§ 19) kunnat äga rum under förutsättning att medel deponeras i riksbanken. Därest krigskonjunkturskatten avvecklas per den 31 december 1944, bör provisorisk beskattning genom deposition i riksbanken jämväl få äga rum i fråga om merinkomster uppkomna under år 1944.

Enligt motiveringen till det av skattekommittén utarbetade förslaget till avveckling av krigskonjunkturskatten har kommittén ansett, att möjlighet att erhålla restitution av påförd men icke gulden krigskonjunkturskatt — vilken möjlighet kommittén synes velat förbehålla endast sådana redare, som deponerat medel i riksbanken — bör hållas öppen under en tidsperiod av fem år. Under de senare åren hava rederierna i stor utsträckning erhållit provisorisk skattepåföring genom avsättning till en kostnadsutjämningsfond, varigenom deposition av medlen i riksbanken undgått. Det synes rimligt, att även i sådana fall, då de skattskyldiga gjort avsättning till kostnadsutjämningsfond, de skattskyldiga erhålla motsvarande rätt till restitution. Skulle detta icke kunna medgivas, böra dessa skattskyldiga beredas tillfälle att genom deposition i riksbanken erhålla rätt att i samband med anskaffande av ersättningstonnage eller nyanskaffning av tonnage inom viss tidsperiod — av nämnda kommitté beräknad till fem år från årsskiftet 1944/45 — erhålla avdrag vid beskattningen.

En annan fråga, som även är av stor betydelse för rederierna, gäller rätten till överprisavdrag för anskaffning av ersättningstonnage. För närvarande beräknas överprisavdrag för nyanskaffade fartyg olika, såvitt angår ersättningstonnage, där i regel hela överpriset får avdragas, och annat tonnage, där detta avdrag skall reduceras med 25 % av det nyanskaffade fartygets värde. Till ersättningstonnage har därvid räknats nytt tonnage till högst lika stort förkrigsvärde, som det förlorade. Fartygsförlusterna genom krigshändelser hava varit så stora, att dessa förluster under kriget icke hunnit ersättas, i varje fall om man utgår från förlusterna i tontal. För rörelsens fortsatta bedrivande är det nödvändigt att ersätta det förlorade med tonnage, som oavsett värdet har samma kapacitet som det förlorade. På grund av det anförda få vi föreslå, att såsom ersättningstonnage skall räknas ett lika stort dödviktstonnage som det förlorade.

Enligt skattekommitténs förslag har slutligen ifrågasatts, att vid beräkandet av storleken av kostnaderna för uppskjutna reparationer en beräkning skall ske fartyg för fartyg. Därvid måste man till en början taga hänsyn till att reparationskostnader i regel framkomma i samband med klassning av fartyget, vilket normalt sker vart fjärde år. En medeltalsberäkning för åren 1937—38 kommer därför att leda till ett oriktigt resultat.

Erforderliga reparationer hava i stor utsträckning måst eftersättas för utanför spärren sysselsatta fartyg. Dessa hava endast i undantagsfall kunnat undergå klassning under befraktningsperioden. Däremot hava fartygen måst undergå reparationer, vilka på grund av uppskovet med dessa och av andra orsaker, betinga så avsevärda kostnader, att desamma evalverade till förkrigspriser betydligt överstigit normala årskostnader. Det oaktat hava fartygen icke kunnat normalt underhållas. Det nu anförda gäller även i viss omfattning i fråga om fartyg innanför spärren.

Den schablonmässiga regel, som skattekommittén i nu förevarande hänseende föreslagit, leder icke till ett rättvist resultat för rederierna. Vid detta förhållande måste en annan väg att förskaffa rederierna dem tillkommande rimliga avdrag anlitas. I detta avseende föreslås, att en av varv verifierad beräkning rörande kostnaderna (i E-pris) för fartygets återställande i fullvärdigt klassat skick skall äga vitsord. Detta belopp skall därefter minskas med den beräknade utgiften för att vid krigsutbrottet försätta fartyget i sådant skick med hänsynstagande till kända klassnings- och dockningskostnader och den tidsrymd, som förflutit sedan senaste klassning.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställles,

att riksdagen måtte besluta, att krigskonjunkturskatten skall avvecklas per den 31 december 1944, samt att därvid förenämnda förslag måtte bli beaktade.

Slutligen hemställles, att vederbörande utskott ville utarbeta de härför erforderliga författningsbestämmelserna.

Stockholm den 24 april 1945.

Carl Eric Ericsson.

Axel Mannerskantz.