

Nr 9.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning med ytterligare bestämmelser angående taxering för inkomst under vissa år av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg, m. m.; given Drottningholms slott den 21 december 1949.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning med ytterligare bestämmelser angående taxering för inkomst under vissa år av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg, m. m.

GUSTAF.

Per Edvin Sköld.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Skattskyldig, som uppburit försäkringsersättning för fartyg som förlo-rats under beskattningsår för vilket taxering verkställts något av åren 1940—1946, äger enligt gällande bestämmelser rätt att vid inkomsttaxeringen fördela nämnda ersättning på beskattningsåren från och med det, då ersättningen inflöt, till och med det för vilket taxering verkställs år 1950, eller upptaga ersättningen såsom intäkt under ett eller flera år inom nyss-nämnda period. Motsvarande regler ha meddelats i fråga om köpeskilling för fartyg, som avyttrats under något av de beskattningsår för vilka taxering ägt rum åren 1941—1946.

I förevarande proposition föreslås, att ytterligare anstånd med beskattningen av ifrågavarande försäkringsersättningar och köpeskillingar skall medgivas till och med utgången av det beskattningsår, för vilket taxering verkställs år 1952.

F ö r s l a g
till
**förordning med ytterligare bestämmelser angående taxering för
inkomst under vissa år av ersättning på grund av försäkring
för förlust av fartyg, m. m.**

Härigenom förordnas, att vad i förordningarna den 8 juni 1945, nr 295, och den 21 februari 1947, nr 33, finnes stadgat angående rätt att på vissa, i förordningarna angivna beskattningsår fördela ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg, som förlorats under beskattningsår för vilket taxering ägt rum något av åren 1940—1946, eller köpeskillning för fartyg, som avyttrats under beskattningsår för vilket taxering ägt rum något av åren 1941—1946, i stället skall avse rätt för den skattskyldige *antingen* att fördela ersättningen eller köpeskillningen på beskattningsåren från och med det, då ersättningen eller köpeskillningen inflöt, till och med det, för vilket taxering skall äga rum år 1952, *eller* att upptaga ersättningen eller köpeskillningen såsom intäkt under ett eller flera år inom nyssnämnda period.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Drottningholms slott den 21 december 1949.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK, ANDERSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, anmäler fråga om *förlängt uppskov med beskattning av försäkringsersättning för förlorat tonnage respektive köpeskillning för avyttrat tonnage* samt anför därvid följande.

I 28 § 2 mom. kommunalskattelagen stadgas, att ersättning på grund av försäkring av egendom skall anses såsom intäkt av rörelse, om och i den mån köpeskillning för egendomen, därest denna försålts, skolat hänföras till sådan intäkt. Avser ersättningen försäkring för förlust av fartyg, står det den skattskyldige fritt att upptaga densamma — i den mån den överstiger värdet av det förlorade fartyget sådant detta värde befanns efter vederbörliga avskrivningar — såsom intäkt under det beskattningsår, då den influtit, eller något av de två följande åren, eller fördelad på dessa tre år; dock att ersättningen, i den mån den använts för anskaffande av annat eller andra fartyg, icke må upptagas såsom intäkt för senare beskattningsår än det varunder den sålunda använts.

Genom förordningen den 30 maj 1941 (nr 360) med särskilda bestämmelser beträffande taxering för inkomst under vissa år av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg eller köpeskillning vid avyttring av fartyg har föreskrivits, att den i 28 § 2 mom. kommunalskattelagen stadgade rätten att på flera beskattningsår fördela ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg finge, såvitt avsåge fartyg som förlorats under beskattningsår för vilket taxering ägt rum åren 1940—1942, avse en fördelning på fem år i stället för i nyssnämnda moment angivna tre år eller ersättningens upptagande såsom intäkt under ett eller flera år inom femårsperioden. Vidare har genom förordningen föreskrivits, att vad sålunda stadgats beträffande ersättning på grund av försäkring skulle äga motsvarande tillämpning å köpeskillning för fartyg, som avyttrats under något av de beskattningsår för vilka taxering ägt rum år 1941 eller år 1942, dock ej där avyttringen skett till någon med vilken säljaren varit i intressegemenskap och det kunde antagas, att avyttringen ägt rum i syfte att ernå särskild förmån i beskattningsavseende antingen för säljaren eller för köparen.

Motsvarande bestämmelser ha genom förordningar den 19 juni 1942, nr

410, den 17 juni 1943, nr 400, den 26 maj 1944, nr 276, och den 8 juni 1945, nr 295, meddelats beträffande taxeringarna åren 1943—1946.

Vidare har genom förordningen den 9 juni 1944, nr 278, förordnats *dels* att den förut omnämnda rätten att på flera beskattningsår fördela ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg finge — såvitt avsåge fartyg som förlorats under beskattningsår för vilket taxering ägt rum något av åren 1940, 1941 och 1942 — avse en fördelning på beskattningsåren från och med det, då ersättningen inflöt, till och med det, för vilket taxering skulle äga rum år 1947, eller ersättningens upptagande såsom intäkt under ett eller flera år inom nyssnämnda period, *dels ock* att vad sålunda stadgats beträffande ersättning på grund av försäkring skulle äga motsvarande tillämpning å köpeskillning för fartyg, som avyttrats under något av de beskattningsår för vilka taxering ägt rum åren 1941 och 1942, dock ej där avyttringen skett till någon, med vilken säljaren var i intressegemenskap och det kunde antagas, att avyttringen ägt rum i syfte att ernå särskild förmån i beskattningsavseende antingen för säljaren eller för köparen.

Sedermera har rätten att på flera beskattningsår fördela försäkringsersättning och köpeskillning, varom nu är tal, ytterligare utsträckts i det att genom förordningen den 21 februari 1947, nr 33, förordnats *dels* att ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg finge, såvitt anginge fartyg som förlorats under beskattningsår för vilket taxering ägt rum något av åren 1940—1945, avse en fördelning på beskattningsåren från och med det, då ersättningen inflöt, till och med det, för vilket taxering skulle äga rum år 1950, eller ersättningens upptagande såsom intäkt under ett eller flera år inom nyssnämnda period, *dels ock* att vad sålunda stadgats beträffande ersättning på grund av försäkring skulle äga motsvarande tillämpning å köpeskillning för fartyg, som avyttrats under något av de beskattningsår för vilka taxering ägt rum åren 1941—1945, dock ej där avyttringen skett till någon med vilken säljaren varit i intressegemenskap och det kunde antagas, att avyttringen ägt rum i syfte att ernå särskild förmån i beskattningsavseende antingen för säljaren eller för köparen.

De sist återgivna bestämmelserna innebära alltså, att en gemensam sluttid — nämligen det beskattningsår för vilket taxering skall verkställas år 1950 — föreskrivits för samtliga de av 1941—1944 års författningar reglerade fallen av beskattningsuppskov. Denna sluttid sammanfaller med den sluttid, som enligt nyssberörda förordning av år 1945 gäller i fråga om försäkringsbelopp och köpeskillningar, som uppburits under beskattningsår för vilket taxering ägt rum år 1946.

Enligt 4 § 7 mom. förordningen den 21 juni 1946 (nr 361) om krigskonjunkurskatt för år 1946 gäller, att vad i 28 § 2 mom. kommunalskattelagen samt förordningen den 8 juni 1945 med särskilda bestämmelser beträffande taxering för inkomst år 1946 av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg eller köpeskillning vid avyttring av fartyg stadgas om särskild ordning beträffande beskattning av ersättningen eller köpeskillningen icke skall äga tillämpning vid taxeringen till krigskonjunkurskatt, utan skall

vid uppskattning av inkomst såväl för förkrigsinkomståren som för beskattningsåret beträffande dylik ersättning eller köpeskillning förfaras enligt de regler, som gälla för taxering av ersättning på grund av försäkring av annan till inventarier hänförlig egendom än fartyg, eller av köpeskillning vid avyttring av sådan annan egendom. Bestämmelsen innebär alltså, att vid taxeringen till krigskonjunkturskatt hänsyn icke skall tagas till att den skattskyldige kan vid den vanliga inkomsttaxeringen åtnjuta uppskov med beskattningen av försäkringsersättningen eller köpeskillningen. Emellertid bör i detta sammanhang vidare erinras om vissa andra bestämmelser i förordningen om krigskonjunkturskatt för år 1946, nämligen *dels* bestämmelsen i 19 § 2 mom. att centrala krigskonjunkturskattenämnden kan — om ansökan därom ingivits senast den 31 december 1946 — medge skattskyldig, som bedriver rederi- eller varvsrörelse, uppskov med taxeringen intill den 1 juli 1950 och *dels* bestämmelsen i punkt 4 j) andra stycket av anvisningarna till 4 § att om skattskyldig, som medgivits sådant uppskov som nyss sagts, före beskattningsårets utgång förlorat eller utrangerat fartyg, må avdrag för överpris medgivnas, därest nytt fartyg som ersättning för det förlorade eller utrangerade inköpts senast tre månader före den dag taxeringen enligt den centrala krigskonjunkturskattenämndens beslut skall vara verkställd; enligt punkt 4 j) tredje stycket må avdrag för överpris åtnjutas enligt motsvarande regler, om tillgång för stadigvarande bruk, som den skattskyldige innehåft före krigsutbrottet, gått förlorad eller utrangerats och kontrakt slutits om inköp av annan liknande tillgång i dess ställe.

Bestämmelser av i huvudsak samma innebörd ha meddelats i förordningen den 9 maj 1947 (nr 201) om krigskonjunkturskatt för år 1947.

I en den 28 februari 1949 dagtecknad, till Kungl. Maj:t ställd skrift har *Sveriges redareförening* hemställt, att det i förordningen den 21 februari 1947, nr 33, meddelade uppskovet med beskattningen av uppburen försäkringsersättning och köpeskillning måtte förlängas till och med utgången av år 1952. Redareföreningen har för nu avsedda fall även hemställt om ett motsvarande uppskov med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt.

Som skäl för sin framställning har redareföreningen framhållit, att en tillämpning av gällande bestämmelser skulle försätta ett flertal rederier, särskilt mindre tramprederier, i ett mycket prekärt läge. Det hade nämligen visat sig omöjligt för dessa rederier att anskaffa ersättningstonnage till rimliga priser. De försäkringsbelopp, som de mindre rederierna erhållit för krigsförlista fartyg, hade på grund av de under kriget gällande föreskrifterna icke varit av den storleksordning, att dessa rederier kunnat inköpa likvärdiga fartyg eller än mindre teckna kontrakt om nya fartyg, enär kostnaderna härför under och jämväl efter kriget varit mångfaldigt större än den uppburna försäkringssumman för de förlorade fartygen. Dessa rederiers ekonomiska ställning hade med få undantag icke varit sådan, att de haft tillräckligt stora reserver, som kunnat användas såsom utfyllnad mellan anskaffningskostnaden för nytt fartyg och det erhållna försäkringsbeloppet. Redare-

föreningen ville vidare rikta uppmärksamheten på att leveranstiderna vid varven numera vore osedvanligt långa och att dessa företag i regel vore sys-selsatta med nybeställningar ända fram till åren 1951—1952. Föreningen funne därför rättvisa och billighet bjuda, att förlängt uppskov medgäves med beskattningen av förenämnda ersättningar och köpeskillingar under ytterligare ett par år.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 april 1949 har redareföreningen ytterligare anført, att föreningen i syfte att vinna klarhet om verkningarna ur statsfinansiell synpunkt vid ett bifall till den gjorda framställningen förfrågat sig hos sina medlemmar angående vilka rederier som vore i behov av det ifrågasatta uppskovet. Utredningen hade givit vid handen, att ett antal mindre tramprederier vore i behov av uppskov. Sammanlagt torde anskaffningen av ersättningstonnage i dessa fall röra sig om cirka 10 fartyg. Då utredningen begränsats till föreningens egna medlemmar, vore det ej utslutet att även vissa andra — sannolikt mindre — rederier befunne sig i en motsvarande belägenhet, samt att antalet ersättningsfartyg därför kunde vara något större än vad nyss angivits. Statsfinansiellt kunde frågan alltså ej betraktas såsom mera betydelsefull, särskilt som, därest ersättningsfartyg ej anskaffats vid utgången av den begärda tidsfristen, de ifrågavarande vinsterna då komme att bli beskattade.

Redareföreningen har därefter erinrat om att under det senaste världskriget tramprederierna, som nödgades sysselsätta sina fartyg i närbelägen riskfyllt trafik, åsamkades procentuellt sett de största förlusterna av tonnage. Dessa förluster hade ännu ej kunnat ersättas, varför de mindre och medelstora trampfartygen ännu ej nått upp till samma antal som före kriget. En stor del av det efter världskriget kvarstående tramptonnaget vore dessutom överårigt eller behöfde ersättas med större fartyg. Stora kostnader måste nedläggas på dessa fartyg för att de skulle hålla klassens fordringar, för att bostäderna ombord skulle bliva i sådant skick, som nya bostadsförordningen föreskreve, eller för att fartygen i övrigt skulle fylla fartygsinspektionens föreskrifter. Underskottet på detta tonnage innebure en icke ringa olägenhet för vårt land, alldenstund tramprederierna med sina fartyg bland annat ombesörjde transporter av för det svenska folkhushållet synnerligen betydelsefulla varor.

Sedan redareföreningen erinrat bl. a. om att de mindre tramprederiernas ekonomiska ställning vore sådan att de icke kunde taga risken av att inköpa tonnage till nuvarande höga priser samt att det vidare med hänsyn till rådande restriktiva bestämmelser för kreditinstituten för närvarande knappast vore möjligt att upplåna erforderliga medel för fartygsförvärv, har föreningen framhållit, att en tillämpning av gällande bestämmelser måste befaras medföra, att en del av de rederier, det här gällde, skulle sedan skatterna erlagts icke hava tillräckliga medel för framtida anskaffning av ersättningstonnage. Då de större och medelstora rederierna på grund av sin bättre ekonomiska ställning haft möjlighet att ersätta sitt under kriget förlorade eller försålda tonnage, skulle detta innebära en uppenbar orättvisa mot de ifrågavarande mindre rederierna.

Slutligen har redareföreningen med skrivelse den 21 april 1949 överlämnat en förteckning över rederier, vilka under kriget förlorat eller försålt fartyg utan att ditintills ha kunnat anskaffa ersättningstonnage. Förteckningen upptager tio under åren 1939—1942 förlista eller försålda fartyg, tillhöriga nio olika rederiaktiebolag. Av fartygen var det största å 2 750 ton d.w. och det minsta å 1 300 ton d.w. Summan av för samtliga fartyg uppuren försäkringsersättning eller köpeskilling uppgick till 4 959 250 kronor; av detta belopp hade 3 489 853 kronor ännu icke gjorts till föremål för beskattning.

Över redareföreningens framställning ha, efter remiss, utlåtanden avgivits av *kommerskollegium*, *överståthållarämbetet* (med bifogande av ett utav *förste taxeringsintendenten Sven Holdo* avgivet yttrande i ärendet), *länsstyrelserna i Malmöhus och Göteborgs och Bohus län* samt *mellankommunala prövningsnämnden*.

Framställningen har *tillstyrkts* av kommerskollegium och förenämnda båda länsstyrelser. Överståthållarämbetet har i princip *avstyrkt* framställningen och mellankommunala prövningsnämnden har uttalat, att såvitt anginge mellankommunala rederiföretag något behov av den ifrågasatta lagstiftningen icke syntes föreligga.

Från remissutlåtandena må ytterligare följande här återgivas.

Kommerskollegium har i sitt utlåtande anfört:

Av motiven till den uppskovslagstiftning varom i ärendet är fråga framgår att syftet därmed främst varit att underlätta återuppbyggnaden av den svenska handelsflottan genom att bereda redarna rådrum för anskaffande av nytt tonnage såsom ersättning för under kriget förlorade eller avyttrade fartyg. Såsom helhet betraktad har den svenska handelsflottan redan för flera år sedan återvunnit sin förkrigsstorlek, och nämnda syfte skulle så tillvida kunna anses tillgodosett. Omdömet gäller emellertid icke för trampsjöfarten. Inom denna gren föreligger alltjämt en icke oväsentlig brist i förhållande till förkrigsbeståndet. Vid senast verkställd undersökning förelåg ett underskott på 59 fartyg om sammanlagt omkring 120 000 ton d.w. (större fartyg än 3 000 ton och fartyg i malmtrafik oräknade). Som de medelstora trampfartygen äro av särskild betydelse för exporten av trävaror och trävaruprodukter och samtidigt lämpa sig väl för hemtransport av kol och koks, innebär bristande tillgång på dylika fartyg en olägenhet, som förstärkes därav att brist inom ifrågavarande tonnagegrupp föreligger även inom sådana främmande handelsflottor vilkas fartyg plåga sysselsättas i nämnda trade på Sverige. Trampfarten är även ur andra synpunkter en betydelsefull sjöfartsgren och utgör ett viktigt komplement till linjesjöfarten, måhända särskilt därigenom att den erbjuder ett lämpligt verksamhetsområde för mindre kapitalstarka företagare och för övrigt på olika sätt utgör ett dynamiskt element inom sjöfarten. Jämväl med hänsyn till rekryteringen av sjöfolket är trampfarten av betydelse. Dessa och andra skäl av liknande innebörd gör det enligt kommerskollegii mening angeläget att, allmänt sett, ägna särskild uppmärksamhet åt trampfartens villkor och behov.

Kommerskollegium har därefter som sin mening uttalat, att den omständigheten att de rederier, för vilka den föreliggande framställningen finge praktisk betydelse, vore relativt fåtaliga, icke borde utgöra något skäl för att lämna dessa rederiers intressen obeaktade. Kollegium har därvid an-

märkt, att det å ena sidan kunde antagas att utredningen rörande antalet berörda rederier icke vore helt fullständig samt att å andra sidan även ett 10-tal trampfartyg skulle utgöra ett värdefullt tillskott till den svenska trampflottan, sådana förhållandena för närvarande gestaltade sig.

I avseende å spörsmålet huruvida ifrågavarande rederier, i händelse av fortsatt anstånd med beskattningsåtgärderna, kunde inom rimlig tid utnyttja möjligheterna att anskaffa nya fartyg, har kommerskollegium anmärkt, att det vore vanskligt att uttala någon mening härom. Kommerskollegium har i denna del vidare anfört följande.

Varvens sysselsättning är visserligen alltjämt god och föreliggande beställningar torde i allmänhet täcka byggnadskapaciteten för ett par år framåt, men sakkunniga bedömare anse åtskilliga tecken tyda på att en nedgång i varvens sysselsättning måhända rätt snart kan förväntas inträda. Härutinnan böra även förhållandena utomlands beaktas, och de faktorer, som för Sveriges del i dagens läge kunna synas göra en nedgång i byggnadskostnaderna mindre sannolik, göra sig troligen icke i lika mån gällande på andra håll. Dessutom bör det hållas i minnet att utbudet av äldre fartyg, s. k. secondhand tonnage, snabbt kan ökas vid en mera markant nedgång i frakterna, vilket uppenbarligen kommer att påverka fartygspriserna i allmänhet. Enligt uppgift har priset på dylikt tonnage sjunkit med minst 25 procent under de senaste 8—10 månaderna. På åtskilliga håll har vidare kunnat observeras en tilltagande uppläggning av fartyg särskilt beträffande det mindre och medelstora tonnaget, d. v. s. i främsta rummet trampfartyg. Vid det senaste månadsskiftet voro ett 100-tal svenska fartyg med omkring en $\frac{1}{4}$ miljon ton dödviktskapacitet upplagda; även om åtskilliga av dessa, av vilka bortåt hälften voro mindre fartyg, kunna antagas ligga under reparation och klassning, är det dock skäl att beakta förhållandet. Om här berörda tendenser fortfara, kan måhända snart nog en situation inträda i vilken varven för att säkra sin sysselsättning kunna finna sig nödsakade att kontraktera beställningar med väsentligt lägre vinstmarginal än f. n. är fallet.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som enligt vad nyss sagts funnit skäl tillstyrka bifall till den av redareföreningen gjorda framställningen, har dock samtidigt uttalat, att den ifrågasatta uppskovsrätten — i vad anginge den vanliga taxeringen -- borde begränsas till att endast omfatta skattskyldiga, vilka för närvarande helt saknade avskrivningsmöjligheter i av dem ägda fartyg. Uppskovsrätten skulle nämligen eljest kunna utnyttjas även av vissa större rederier, för vilka något behov av ytterligare uppskov icke kunde anses föreligga.

Överståthållarämbetet har som eget utlåtande åberopat det av förste taxeringsintendenten Holdo avgivna yttrandet.

I detta yttrande har *Holdo* erinrat om att enligt den vid redareföreningens framställning fogade förteckningen omkring ett tiotal rederier hittills icke anskaffat eller kunnat anskaffa ersättningstonnage för under krigsåren förlista eller förlorade fartyg. Fråga vore då huruvida ett förlängt anstånd med beskattningen till exempelvis 1953 års taxering skulle giva berörda rederier möjligheter att under de närmaste åren anskaffa ersättningstonnage. *Holdo* har som sin mening uttalat, att så knappast skulle bliva fallet. Av

förteckningen framginge att fråga i stor utsträckning vore om fartyg, vilka förlorats redan åren 1939—1941. Någon ersättningsanskaffning hade sålunda icke kunnat ske under i det närmaste en 10-års period. I saknad av närmare redogörelse för de angivna rederiernas ekonomiska ställning eller av dem gjorda ansträngningar att anskaffa ersättningstonnage torde väl kunna förmodas, att i åtskilliga av de angivna fallen den uteblivna ersättningsanskaffningen haft sin grund däri, att de i förhållande till tonnagepriserna relativt obetydliga belopp, som respektive rederier redovisat såsom obeskattad del av försäkringsbelopp respektive köpeskillning, i och för sig varit otillräckliga för anskaffande av ersättningstonnage till de priser, som gällt under perioden 1939—1949. Att så varit förhållandet syntes även framgå av redareföreningens skrivelse. Då man knappast hade att räkna med ett så kraftigt prisfall å tonnage under de närmaste åren, att dessa rederier skulle få möjlighet att med egna medel finansiera ersättningsanskaffningen, torde därför läget om två år i stort sett vara detsamma som nu. De skäl, som nu anförts för uppskov med beskattningen, komme då alltså att föreligga.

I avseende å avräkningen av krigskonjunkturskatten har Holdo framhållit angelägenheten av att densamma avslutades så snart ske kunde. För Stockholms del återstode endast tre rederier, som ännu icke i krigskonjunkturskattehänseende slutbehandlats av prövningsnämnden. Av dessa hade två medgivits anstånd av centrala krigskonjunkturskattenämnden till år 1949 och ett till år 1950.

Holdo, som även erinrat om riskerna för det allmänna av en alltför lång skattecredit för verkligt uppkomna vinster, har sammanfattningsvis framhållit, att redareföreningen enligt Holdos mening icke förebragt tillräckligt starka skäl för en generell förlängning av rätten att uppskjuta redovisningen av fartygsvinster. Därest i något enstaka fall efter särskild utredning starka skäl befunnas föreligga för ytterligare uppskov, vore däremot intet att erinra mot att Kungl. Maj:t bemyndigades medgiva sådant anstånd.

Mellankommunala prövningsnämnden har framhållit, att av de mellankommunala rederiföretag, som tidigare begagnat sig av möjligheten att vid inkomsttaxeringen erhålla uppskov med beskattning av vinster vilka uppkommit på grund av utfallna försäkringsersättningar för fartyg eller vid avyttring av fartyg, hade numera alla utom ett uppgivit dessa intäkter till beskattning. Det rederiföretag, som ännu icke uppgivit tidigare vinster av angiven natur till beskattning, hade välkonsoliderad ställning och mycket god likviditet, varför dess möjligheter att nyanskaffa tonnage icke vore beroende av ett förlängt uppskov med beskattningen av fartygsvinster.

Vid krigskonjunkturbeskattningen hade två mellankommunala rederiföretag medgivits rätt att uppskjuta avräkningen av krigskonjunkturskatt till 1950 års taxering. Dessa båda rederiföretag hade redan nu verkställt ersättningsanskaffning för fartygsförluster under kriget.

I detta sammanhang må vidare nämnas, att *direktionen för Rydbergska stiftelsen* i en till finansdepartementet ingiven promemoria anført, att jämväl Rederiaktiebolaget Sunnan — vars aktier ägdes av stiftelsen och som

icke vore anslutet till redareföreningen — berördes av föreningens framställning; Rederiaktiebolaget Sunnan hade nämligen i början av det senaste världskriget försålt sitt dåvarande skolfartyg och ännu icke inköpt nytt fartyg till ersättning härför.

Departementschefen. Som framgår av den lämnade redogörelsen har rederier, som under krigsåren förlorat eller försålt fartyg, beretts möjlighet till visst uppskov med beskattningen av för fartyget uppburan försäkringsersättning eller köpeskillning. Sålunda har rederi, som drabbats av fartygsförlust under något av de beskattningsår, för vilka taxering verkställts under åren 1940—1946, berättigats att antingen fördela uppburan försäkringsersättning under en tidsperiod, som sträckt sig från och med det beskattningsår, då ersättningen inflöt, till och med det beskattningsår, för vilket taxering äger rum år 1950, eller upptaga ersättningen som intäkt under ett eller flera år inom nämnda tidsperiod. I fråga om köpeskillning för avyttrat fartyg gälla samma bestämmelser som beträffande försäkringsersättning för förlorat fartyg med den avvikelser, att rätt till uppskov icke medgivits för fartyg som försålts under det beskattningsår, för vilket taxering verkställts år 1940.

Även vid slutavräkningen till krigskonjunkturskatt ha särskilda föreskrifter meddelats i syfte att bereda rederier, som under krigsåren förlorat eller avyttrat fartyg, visst rådrum med anskaffning av ersättningstonnage. Sålunda har i förordningarna om krigskonjunkturskatt för åren 1946 och 1947 föreskrivits, att centrala krigskonjunkturskattenämnden ägde medgiva rederierna uppskov med taxeringen, dock senast till den 1 juli 1950. Vidare ha rederierna berättigats tillgodoföra sig avdrag för överpris, som erlagts vid ersättningsanskaffning för fartyg, som nyss sagts, därest det nya fartyget inköpts senast tre månader före den dag taxeringen enligt den centrala krigskonjunkturskattenämndens beslut skall vara verkställd. Rätt till överprisavdrag föreligger jämväl, då kontrakt om inköp av nytt fartyg slutits.

I nu föreliggande framställning har Sveriges redareförening hemställt, att rederierna måtte beredas uppskov med beskattningen av försäkringsersättning för förlorat respektive köpeskillning för försålt fartyg till utgången av år 1952. Ett motsvarande uppskov med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt har även ifrågasatts. Som motiv för framställningen har främst hänvisats till de svårigheter, som rätt och alltjämt råda i fråga om anskaffande av ersättningstonnage till rimliga och för de här berörda rederiföretagen överkomliga priser.

Vid remissbehandlingen har — som av den tidigare lämnade redogörelsen framgår — flertalet hörda myndigheter förordat bifall till redareföreningens framställning. Överståthållarämbetet har dock förklarat sig anse tillräckliga skäl icke vara förebragta för en generell förlängning av den tid, inom vilken fartygsvinsterna skulle beskattas, och mellankommunala pröv-

ningsnämnden har uttalat att något behov av den ifrågasatta lagstiftningen i vad anginge mellankommunala rederiföretag icke föreläge.

Enligt min mening är det tveksamt, om och i vad mån redareföreningens framställning bör bifallas.

Vad först angår förslaget om en framflyttning av tidpunkten för den vanliga inkomstbeskattningen av ifrågavarande fartygsvinster må framhållas, att fråga här är om förhållanden, som ligga bortåt tio år tillbaka i tiden, men som ännu icke blivit i skattehänseende reglerade. Detta talar i och för sig mot ett bifall till framställningen. Jag vill i detta sammanhang erinra om att dåvarande chefen för finansdepartementet vid framläggande av 1947 års proposition med förslag om förlängning av uppskovsperioden till utgången av beskattningsåret 1949 uttalade, att man borde beakta angelägenheten av att uppskovet begränsades i görligaste mån och att den ifrågavarande krislagstiftningen sålunda avvecklades snarast möjligt. Mot ett bifall till framställningen talar vidare att, som kommerskollegium framhållit, den svenska handelsflottan såsom helhet betraktad redan för flera år sedan återvunnit sin förkrigsstorlek och att under den senaste tiden en icke obetydlig uppläggning av fartyg ägt rum, särskilt i fråga om tramptonnage; i den mån motivet för uppskovslagstiftningen varit det allmännas intresse av att främja återuppbyggnaden av den svenska handelsflottan har lagstiftningen sålunda i stort sett redan fyllt sin uppgift.

Å andra sidan kunna vissa billighetsskäl åberopas till stöd för ett bifall till framställningen. Om ett förlängt uppskov icke medgives, kan nämligen det fåtal rederier, som beröres av framställningen, tvingas att i form av skatt avstå en så betydande del av de ifrågavarande försäkringsersättningarna och köpeskillingarna, att rederierna bli urståndsatta att senare anskaffa erforderligt ersättningstonnage. Vidare bör beaktas, att man med en viss sannolikhet kan räkna med fallande priser å fartyg, varför ett ytterligare förlängt uppskov med beskattningen troligen skulle medföra att de rederier, som av kostnadsskäl hittills varit urståndsatta att anskaffa ersättningstonnage, skulle erhålla bättre möjligheter till dylik anskaffning.

Med hänsyn till de skäl, som sålunda kunna anföras till stöd för framställningen, vill jag för min del icke motsätta mig att ett ytterligare uppskov beviljas med inkomstbeskattningen av här berörda försäkringsersättningar och köpeskillingar. Då det emellertid alltjämt är angeläget att den ifrågavarande krislagstiftningen avvecklas snarast möjligt, förordar jag att det ytterligare uppskovet begränsas till två år; den period, inom vilken beskattning skall ske, bör sålunda för samtliga de av förordningarna den 8 juni 1945, nr 295, och den 21 februari 1947, nr 33, reglerade fallen förlängas allenast till och med det beskattningsår, för vilket taxering skall verkställas år 1952. Å andra sidan bör uppskovet vara generellt. Det bör sålunda, bland annat av praktiska skäl, icke ifrågakomma att — på sätt länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ifrågasatt — förbehålla rätten till ytterligare uppskov åt allenast de skattskyldiga, vilka sakna avskrivningsmöjligheter i av dem ägda fartyg, eller att — som överståthållarämbetet

förordat — låta det ankomma på Kungl. Maj:t att efter prövning i varje särskilt fall medgiva det ytterligare anståndet.

Vad härefter angår frågan om fortsatt anstånd med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt må framhållas, att den omständigheten att förlängt uppskov medgives med inkomstbeskattningen *icke* i och för sig behöver medföra, att slutavräkningen till krigskonjunkturskatt i motsvarande mån uppskjutes. Frågan om uppskov med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt bör alltså prövas på grundval av de särskilda synpunkter, som i denna del kunna göra sig gällande.

Till en början må härvid erinras om den tidigare återgivna bestämmelsen, enligt vilken vid taxeringen till krigskonjunkturskatt hänsyn icke tas till att den skattskyldige må åtnjuta uppskov med inkomsttaxeringen av fartygsvinst, varom nu är tal. I stället har möjlighet beretts till överprisavdrag, nämligen i de fall då ersättningsanskaffningen verkställs senast tre månader före den dag taxeringen enligt den centrala krigskonjunkturskattenämndens beslut senast skall företagas.

Ett starkt vägande skäl mot att uppskjuta avvecklingen av krigskonjunkturbeskattningen är, att ett dylikt uppskov skulle innebära att man av hänsyn till några få rederier under ytterligare ett par år hölle vid liv en krislagstiftning, som för skattskyldiga i allmänhet avvecklats redan före den 1 juli 1947 och som på åtskilliga håll redan börjat falla i glömska. Härvid bör särskilt beaktas, att frågan om eventuellt uppskov med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt icke berör samtliga de nio rederier, som enligt redareföreningens förut återgivna uppgift skulle beröras av ett eventuellt uppskov med den vanliga inkomsttaxeringen. Ett uppskov med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt kan nämligen få betydelse endast för de rederier, som genom beslut av centrala krigskonjunkturskatte-nämnden erhållit anstånd med slutavräkningen. Efter anmodan har redareföreningen till finansdepartementet inkommit med uppgift om vilka rederier, som sålunda kunde hava intresse av ett anstånd med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt. Enligt denna uppgift skulle frågan beröra allenast tre av de nio nyssnämnda rederierna samt därutöver två i den tidigare uppgiften icke medtagna rederier; samtliga de ifrågavarande fem rederierna åtnjöte anstånd till den 30 juni 1950.

I anslutning till det nyss anförda må framhållas, att de berörda rederierna enligt gällande lagstiftning kunna medgivas överprisavdrag, därest de före den 1 april 1950 inköpa ersättningstonnage. I detta sammanhang må nämnas, att redareföreningen redan i slutet av september 1949 av min företrädare i ämbetet erhöll besked, att man icke borde räkna med ytterligare uppskov med slutavräkningen till krigskonjunkturskatt.

Slutligen må nämnas att — även om något eller några av de ifrågavarande rederierna skulle underlåta att före den 1 april 1950 inköpa ersättningstonnage eller teckna kontrakt därom — det likväl icke är säkert att den del av försäkringsersättningen eller köpeskillingen, som utgör skattepliktig inkomstökning, verkligen blir belagd med krigskonjunkturskatt

Det är nämligen möjligt att denna inkomstökning helt eller delvis kvittas mot inkomstminskning, som uppkommit under ett eller flera senare år.

Med hänsyn å ena sidan till det uppenbara intresset av att icke fördröja avvecklingen av krigskonjunkturbeskattningen och å andra sidan till den ringa praktiska betydelse, som ett eventuellt uppskov skulle äga, anser jag mig icke böra förorda bifall till redareföreningens framställning i denna del.

I enlighet med det nu anförda har inom finansdepartementet upprättats förslag till *förordning med ytterligare bestämmelser angående taxering för inkomst under vissa år av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg, m. m.*

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att nämnda förslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Folke Persson.
