

Nr 307.

Av herr Ohlon m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående en tillfällig skatt i syfte att motverka vissa investeringar i varulager och inventarier (investeringskatt).

I en den 19 januari 1951 dagtecknad proposition, nr 33, har Kungl. Maj:t framlagt förslag till förordning angående en tillfällig skatt i syfte att motverka vissa investeringar i varulager och inventarier (investeringskatt). Syftet med denna beskattning anges vara att motverka att spekulativa lagerökningar och icke önskvärda investeringar i inventarier finansieras medelst företagets vinstmedel. Departementschefen har anfört, att vad man med den föreslagna lagstiftningen vill uppnå, är allenast att framtvinga en noggrannare bedömning från företagets sida, huruvida de investeringar, som *planeras*, äro så nödvändiga, att de trots den föreslagna lagstiftningen böra omedelbart genomföras eller huruvida de kunna anstå tills vidare.

Enligt 5 § i förslaget skall vid beräkning av det till investeringskatt beskattningsbara beloppet beträffande sådana inventarier med en beräknad varaktighetstid överstigande 3 år, som *anskaffats* under beskattningsåret, i regel ej godkännas högre avskrivning än 10 % för år. Enligt departementschefen böra under beskattningsåret levererade inventarier anses anskaffade under sagda år oberoende av när de kontrakterats. Den retroaktiva verkan, som ligger i denna bestämmelse, finner departementschefen böra mildras genom att dispensmöjligheter tillskapas för vissa fall.

Den fråga, som ovan berörts är av mycket stor betydelse för rederinringen. En ökad produktionsvolym kräver icke blott större lager utan även ökad tillgång på transportmedel. Av vikt är därvid, att tillräckligt med tonnage finnes för sjötransporterna. Vid ett allmänt krig ligger det i sakens natur, att vårt land i första hand måste lita till att hava eget tonnage för att säkerställa sjötransporterna till och från vårt land. Tack vare lejdtrafiken under det senaste världskriget kunde vårt land tillföras för folkhushållet värdefulla varor. Under nyssnämnda krig förlorade den svenska handelsflottan ett betydande antal fartyg. Övriga fartyg blevo mycket starkt förslitna. Genom bl. a. den nya sociallagstiftningen för sjöfarten ha driftkostnaderna för fartygen kraftigt ökats, och detta i sin tur har medfört ökat behov av nyanskaffning av mera modernt tonnage för att stärka de svenska rederiföretagens konkurrenskraft gentemot det utländska tonnaget. Samtliga dessa faktorer ha föranlett de svenska rederiföretagen att anskaffa nytt tonnage såsom ersättning för det förlorade, förslitna och oekonomiska tonnaget.

Att bygga nya fartyg är en mycket tidsödande procedur. Icke minst på grund av det stora antal nybyggnader, som de svenska varven ha för utländska beställares räkning, ha leveranstiderna för nybeställda svenska fartyg blivit mycket långa. Från det att beställningen gjorts och till dess att det nya fartyget levererats, ha oftast förflutit tre och stundom flera år. Till belysande härav må nämnas, att exempelvis fartyg, som beställts i december 1946, icke komma att levereras förrän i april 1951. Att under sådana förhållanden anse ett kontrakterat fartyg såsom anskaffat under det beskattningsår, leveransen sker, och icke från tiden för kontraktets tecknande är orimligt. På grund av prisstegringen för nya fartyg löpa rederierna även stora risker för att dessa nybeställda fartyg, då konjunkturläget försämras, icke skola bli vantabla. Hänsyn härtill måste tagas genom att betryggande avskrivningar å fartygen få verkställas. Vid upprättandet av sina finansplaner för nybyggnader ha rederierna med fullt fog haft skäl att räkna med att hittills gällande avskrivningsregler alltjämt skulle vara tillämpliga. Anmärkas må vidare att beträffande dylika nybeställningar är fråga om redan beslutade och av företagen bundna investeringar. Avtalen om dessa beställningar äro även bindande och kunna ej hävas av beställaren. Dylika beställningar, i den mån avtalen därom träffats före den 1 oktober 1950, falla sålunda ej in under *planerade* investeringar. I propositionen föreslås visserligen för dylika fall ett visst dispensförfarande. Till detta återkomma vi i det följande. Vi hemställa av anförda skäl, att sådana bona fide-beställningar av fartyg, som gjorts före den 1 oktober 1950, men där fartygen levereras under beskattningsåret, skola betraktas såsom anskaffade i och med kontraktstecknandet och ej under det år, då leveransen fullgöres. I detta avseende påfordra vi en ändring i förslaget.

I sitt yttrande över förslaget till investeringsskatt har Sveriges redareförening framhållit, att nybeställningar, som avsåge anskaffande av ersättningsfartyg för förlorade eller utrangerade fartyg, icke borde omfattas av de nya bestämmelserna. I sitt yttrande över förslaget hade kammarrätten framhållit, att den föreslagna förordningen berövade sådana företag, som verkställt ersättningsanskaffningar, möjligheter att på normalt sätt under högkonjunkturer till skydd mot en eventuell lågkonjunktur verkställa en ur affärsmässig synpunkt befogad avskrivning på dessa *icke nyuppsatta* utan till ersättning av gamla inventarier skaffade tillgångar. I propositionen har departementschefen framhållit, att ett bifall till detta krav skulle stöta på praktiska svårigheter i tillämpningen. Vi kunna icke dela denna uppfattning, åtminstone icke då fråga är om fartyg. Till belysande av vikten av att ersättningsanskaffningar undantagas från den föreslagna lagstiftningen må anföras följande exempel. Efter en minsprängning år 1947 av ett fartyg om 3 750 ton d.w. beställde rederiet omedelbart ett ersättningsfartyg av samma storlek som det förlorade. Detta nybygge levererades ej förrän i slutet av 1950. Enligt förslaget skulle rederiet, om leveransen ägt

rum först under år 1951, å detta nya fartyg få avskrivna endast 10 % å det efter kontraktsavskrivning återstående anskaffningsvärdet. En sådan avskrivning skulle icke ens täcka merkostnaden i anledning av den s. k. glidande skalan. Detta är endast ett exempel på vad som kan inträffa i ett stort antal liknande fall. Vad nyss anförts är av särskild betydelse beträffande det mindre, äldre tonnaget, som på grund av de förändrade förhållandena icke längre är konkurrenskraftigt och ekonomiskt lönande att driva. Det nu anförda om rederiföretagen bör givetvis även gälla i fråga om industriföretagens anskaffning av maskiner.

Av anförda skäl anse vi, att ersättningsanskaffningar, levererade under beskattningsåret, icke böra omfattas av ifrågavarande lagstiftning.

Mot dispensbestämmelsen i 11 § c) av förslaget kunna allvarliga erinringar riktas. Det finnes ej något som helst fog för att såsom villkor för dispens skall krävas, att tillämpningen av bestämmelserna skall medföra avsevärda betalningssvårigheter för den skattskyldige. För den tilltänkta nämnden blir det givetvis mycket svårt att avgöra om sådana omständigheter föreligga. Företagen komma helt naturligt också att draga sig för att åberopa ett dylikt skäl, enär detta kan vara till ekonomiskt men för vederbörande företag. Departementschefen har framhållit, att det för sagda nämnd skulle bliva förenat med mycket arbete att pröva alla sådana avtal om nybeställningar, som verkställts före den 1 oktober 1950. Vi kunna icke dela denna uppfattning, enär det givetvis måste vara en relativt lätt sak för nämnden att fastslå, när ifrågavarande beställningar verkställts ävensom huruvida verkligen bona fide-avtal föreligga. Vi påfordra därför, därest vårt först framställda yrkande icke bifalles, att ur bestämmelsen i 11 § c) böra utgå orden: »och tillämpningen av bestämmelserna skulle medföra avsevärda betalningssvårigheter för den skattskyldige».

Under åberopande av det ovan anförda få vi hemställa,

att sådana beställningar av inventarier, som verkställts enligt bona fide-avtal, träffade före den 1 oktober 1950, ävensom ersättningsanskaffningar för förlorade eller utrangerade fartyg, men där vederbörande tillgång levererats först under beskattningsåret, icke skola omfattas av den ifrågavarande lagstiftningen utan att, om sådan rätt föreligger för vederbörande företag, fri avskrivningsrätt skall vara tillämplig,

samt att, därest detta yrkande icke bifalles, sådan ändring verkställs i 11 § c) att orden: »och tillämpningen av bestämmelserna skulle medföra avsevärda betalningssvårigheter för den skattskyldige» skola utgå.

Stockholm den 20 februari 1951.

Sven Em. Ohlon.

Georg Andrén.

Gunnar Svärd.