

## Nr 660.

Av herr **Utbult m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 220, med förslag till förordning om särskild avgift vid vissa investeringar (investeringsavgift), m. m.*

Till Sveriges segelfartygsförening äro anslutna flertalet redare inom den mindre svenska sjöfarten, redare för segelfartyg med hjälpmaskin och mindre motorfartyg.

I skrivelse till statsrådet och chefen för finansdepartementet av den 11 oktober i år har föreningen inkommit med sina synpunkter på den föreslagna investeringsavgiften. Av föreningens skrivelse torde här få återges följande:

»Flertalet av dessa fartyg äro träbyggen med en ganska hög ålder, som i medeltal uppgår till 49 å 45 år. Härav framgår att flottan i sin helhet måste förnyas inom närmaste åren och utbytas mot nytt modernt tonnage, därest denna gren av svensk sjöfartsnäring skall kunna ombesörja inrikestransporterna mellan svenska hamnar och kunna hävda sig i konkurrensen med utländskt tonnage vid transporter till och från svenska hamnar.

Frågan om förnyande av den svenska motorsegelflottan har under en följd av år framförts av redare och befraktare, och myndigheterna ha beaktat frågan om bistånd åt redarna genom beslut om statens lånefond för den mindre skeppsfarten, som tillkom år 1939. Nybyggnad av mindre fartyg har icke under de år fonden fungerat kunnat utföras i den utsträckning som varit önskvärt, detta med anledning av höga varvspriser och av att lånevillkoren i fonden icke varit fullt tillfredsställande för dessa mindre, icke kapitalstarka partrederier. Under innevarande år ha lånevillkoren förbättrats och fondens kapital ökat, vilket nu stimulerat redarna till att undersöka möjligheterna för nybyggnad.

Kostnaden för ett fartyg om 500 br.-ton belöper sig till omkring 600 000 kronor; en investeringsavgift på kapitalet kommer att uppgå till 50 å 60 000 kronor, vilket för den mindre rederirörelsen blir ett hårt bakslag, enär sagda belopp ökar amortering, ränta och fartygspriset, vilket torde medföra att redarna icke kunna fullfölja sitt nybyggnadsprogram.

Fartygsbeståndet har minskats för varje år genom kondemnering och förlisning och kommer alltjämt att minskas, förutsatt att nybyggnad av fartyg icke kan ersätta det avgående tonnaget. Under föregående och innevarande år ha svenska befraktare sökt och fått tillstånd för tyska fartyg att driva fraktfart mellan svenska hamnar, varav följer att svensk valuta i form av inrikes frakter föres ut ur landet, vilket blir en nationalförlust som torde uppgå till betydande belopp, vilka kunna överstiga de belopp, som den föreslagna investeringsavgiften kan inbringa om den uttages på investerat kapital för reparation och nybyggnad av mindre fartyg.

De flesta av de mindre fartygen drivas av partrederier, vilka icke vid beskattning tillåtas fria avskrivningar och som vid fartygs försäljning eller totalförlisning måste skatta för återvunna avskrivningar. På grund härav kunna eventuella vinster vid konjunkturen icke användas för behöflig avskrivning på ett högt inköpsvärde, ej heller försäljningssumman för fartyg får användas till avskrivning på inköpsvärdet för nyanskaffat fartyg. Detta har gjort att kapitalanskaffning på privat väg icke kunnat ske och en nödvändig nyanskaffning av fartyg omöjliggjorts.

Föreningens styrelse, som med bekymmer iakttagit det mindre tonnagets oroväckande föråldring och minskning, har tid efter annan begärt stödåtgärder, dels genom revision av befälsförordningen så att den svenska sjöfartsnäringen i befäls- och bemanningshänseende kan jämföras med konkurrerande utländska fartyg, och dels att sådana lånemöjligheter skapas, att nybyggnadverksamheten kan komma i gång. Dessa framställningar ha välvilligt upptagits av myndigheterna, och årets riksdag har i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition i ärendet beslutat att anslå medel till statens lånefond för den mindre skeppsfarten, vilket gjort det möjligt för fonden att bevilja lån för nybyggnad och förbättring av fartyg under 500 brutto reg.-ton till 70 procent av kostnaden.

Vid nybyggnad av fartyg med nuvarande höga anskaffningsvärde anses 30 procent av värdet vara det absoluta maximum som vid nybyggen kan anskaffas av dessa mindre redare och 70 procent genom statslån. Skulle den föreslagna investeringsavgiften uttagas på det kapital som investeras i nybyggnad av mindre fartyg, blir detta en beskattning av de mindre redarna för de av riksdagen beslutade stödåtgärderna, och stödåtgärderna komma därigenom att bli illusoriska. Den av myndigheterna, redarna och befraktarna önskvärda nyanskaffningen av fartyg kommer därigenom att omöjliggöras.

Fartygen måste till följd av sin höga ålder årligen påkostas reparationer, vilka icke så sällan fordras av fartygsinspektionen och klassificeringssällskap. Dessa reparationer bli rätt omfattande, så att de kunna räknas till förbättring, men äro nödvändiga för fartygens sjöduglighet och de ombordvarandes säkerhet. Det kan förekomma att fartyget icke får till sjöfart nyttjas förrän föreskrivna reparationer utförts. Dylika kostnader, i vad de överstiga ett visst belopp bli, om det föreliggande förslaget till investerings-skatt antages, att betrakta som investering och därmed påförda investeringsavgifter. Såväl nybyggnad av fartyg som reparation av fartyg och motor, event. byte av motor, är en nödvändighet om fartygsbeståndet skall kunna bestå och fartygsägarna skola kunna utöva sin näring. Att dylika förbättringar skola betecknas såsom onödiga investeringar och åsättas investeringsavgift, anser föreningen kan få sådan verkan att nybyggnadsprogrammet får helt anstå, och fartygens förbättringar genom reparationer uppskjutas eller göras provisoriska, för att kostnaden icke skall överstiga det fritagna beloppet. Härigenom kommer det svenska mindre fartygsbeståndet ytterligare att reduceras och försämrats.

Föreningen har velat framhålla de vådor, genomförandet av det framlagda förslaget kommer att innebära för denna del av svensk sjöfart, genom att investeringar för reparationer och nybyggen av fartyg under 500 bruttoton påföras investerings-skatt. De sakkunniga tyckas även ha varit inne på denna tankegång, när det i P M framhålles att avgiften icke skall utgå

för investeringar, som utförts med medel som av staten för dylikt ändamål ställts till vederbörandes förfogande, vilket torde vara tillämpligt på lån från statens lånefond för den mindre skeppsfarten.

Under åberopande av vad föreningen ovan anfört och att myndigheterna beslutat stödåtgärder för modernisering och nybyggnad av mindre fartyg, och att dessa stödåtgärder böra betraktas som önskvärda investeringar, vilka staten genom fördelaktiga lånevillkor stöder och samtidigt uppmuntrar redarna till dessa för landet viktiga investeringar, får föreningen hemställa att investering för reparation och nybyggnad av fartyg under 500 brutto reg.-ton må jämföras med och ingå under de investeringar som utföras med medel, som av staten för dylika ändamål ställts till förfogande för vederbörande, och att redare för dessa mindre fartyg under 500 brutto reg.-ton helt befrias från skyldighet att erlägga investeringsavgift.»

Kungl. kommerskollegium, som till statsrådet och chefen för finansdepartementet yttrat sig över den här ovan åberopade skrivelsen från Sveriges segelfartygsförening, har anfört:

»Kommerskollegium, som erhållit del av Sveriges segelfartygsförenings skrivelse till Herr Statsrådet av den 11 innevarande oktober med hemställan om den mindre skeppsfartens undantagande från skyldigheten att erlägga investeringsavgift enligt det inom kungl. finansdepartementet upprättade förslaget om uttagande av dylik avgift, biträder föreningens framställning och vill för sin del understryka den stora betydelse ifrågasvarande sjöfarts- gen måste tillmätas ej blott såsom ett viktigt och under krigsförhållanden för försvar och folkförsörjning oundgängligt transportmedel, utan även såsom rekryteringskälla för den större handelsflottans bemanning, vilket allt kommit det att framstå såsom en angelägenhet av utomordentlig vikt att genom lämpliga åtgärder häva den på senare år fortgående utvecklingen emot en förintelse av den mindre skeppsfarten.

Dessa och andra omständigheter, som Kollegium närmare belyst bland annat i dess underdåniga skrivelse den 7 juli 1950 angående den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnagesförnyelse, ha legat till grund för de beslut av statsmakterna om åtgärder med avseende å förbättrade möjligheter för den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnagesförnyelse, som tagit sig uttryck i kungörelsen den 27 april 1951 (nr 209) om ändring i kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten ävensom i 1951 års riksdags beslut om anvisande av medel till förstärkning av statens lånefond för den mindre skeppsfarten med två miljoner kronor.

Det är uppenbart, att en tillämpning av de föreslagna reglerna om investeringsavgift skulle motverka syftet med de sålunda nyligen beslutade hjälpåtgärderna, och Kollegium vill bestämt varna för följderna därav.

Under hänvisning jämväl till Kollegii i avskrift bilagda skrivelse till statsrådet och chefen för kungl. handelsdepartementet den 28 september 1951 angående den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning, får Kollegium hemställa, att Sveriges segelfartygsförenings förenämnda framställning måtte föranleda undantag för fartyg med en bruttodräktighet om högst 500 ton från investeringsavgift, därest bestämmelse om uttagande av dylik avgift kommer att införas.»

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap har vid olika tillfällen framhållit vilken betydelse den mindre sjöfarten skulle få för landet vid avstängning eller vid krig eller krigsfara.

De synpunkter, som framförts i ovan citerade framställning av Sveriges segelfartygsförening samt kungl. kommerskollegii yttrande i anledning därav, synas oss fullt bärande. Vi föreslå därför,

att riksdagen med ändring av vad Kungl. Maj:t föreslagit i proposition nr 220 måtte besluta att investeringsavgift för reparationer och nybyggnad av fartyg under 500 brutto reg.-ton må jämföras med och ingå under de investeringar, som utföras med medel, som av staten för dylika ändamål ställts till förfogande för vederbörande, och att redare för dessa mindre fartyg under 500 brutto reg.-ton helt befrias från skyldighet att erlagga investeringsavgift, samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta erforderliga ändringar i lagtexten.

Stockholm den 7 november 1951.

*Birger Utbult.*

*Waldemar Svensson.*

*Edvard Mårtensson*  
i Smedstorp.

*Sigfr. Nordkvist.*

*Olaus Nyberg.*

*Johan Ahlsten.*

*Sven Antby.*

---