

Nr 165

Av herr Staxäng m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 36, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 36 med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1955 föreslås att för samtliga maskiner och andra inventarier, som förvärvats efter ingången av innevarande år, skall utgå en investeringsavgift å 12 %.

Avgiften i fråga är principiellt förkastlig och medför vittgående konsekvenser i olika hänseenden för hela vårt näringsliv. I särskilda motioner har fördenskull yrkats avslag på propositionen i ämnet. För den händelse att avslagsyrkandet på den föreslagna förordningen såsom sådan icke skulle vinna riksdagens bifall, vilja vi fästa uppmärksamheten på ett område, där avgiften kommer att direkt motverka statsmakternas strävanden i andra hänseenden. Vi syfta härmed på den mindre skeppsfarten och fiskerinäringen.

Genom tonnagets successiva tillbakagång befinner sig den mindre skeppsfarten i ett prekärt läge. Medan motorsegelflottan år 1939 omfattade 922 fartyg om sammanlagt 85 920 bruttoton, hade antalet fartyg vid 1954 års slut nedgått till 572 om sammanlagt 59 763 bruttoton. Enbart under år 1954 belöpte sig minskningen av fartygsantalet till 31.

Den bristande förnyelsen av tonnaget sammanhänger med den omständigheten, att priserna för nybyggnader för dagen äro så höga, att ett nybyggt fartyg med nuvarande driftkostnader och fraktläge merendels icke kan förränta det däri nedlagda kapitalet.

Motorsegelflottan har stor betydelse såväl för vårt inrikes transportväsende som för skeppningarna mellan vårt land och våra grannländer. Den är dessutom en viktig källa för rekryteringen av sjöfolket för hela vår handelsflotta och spelar en betydande roll för landets försvarsberedskap.

Det mindre och medelstora tonnagets försvinnande måste komma att skapa komplicerade transportproblem och även i övrigt medföra svårigheter. Frågan har i andra sammanhang observerats av statsmakterna, och spørsmålet om vad som kan göras för åstadkommande av en återuppbyggnad och pånyttfödelse av detsamma är f. n. föremål för utredning av inom handelsdepartementet tillkallade sakkunniga. De sakkunniga lära inom kort komma att framlägga förslag till positiva åtgärder.

Jämväl för nyanskaffningar av fiskefartyg kommer investeringsavgiften att utgöra en kännbar belastning. Då statsmakterna upprätthålla en särskild reglering till stöd för den medborgargrupp, som har sin försörjning av fisket, måste investeringsavgiften uppenbarligen även på detta område motverka statsmakternas strävanden för näringens stödjande. Även här är en förnyelse och rationalisering ett samhälleligt intresse.

Det är uppenbart, att en investeringsavgift å 12 % på de redan nu höga kostnaderna för nybyggnad eller nyförvärv av fartyg i förevarande läge måste komma att totalt omöjliggöra nyanskaffningen av fartyg. Under innevarande år komma inga nybeställningar av fartyg att göras, och hela förnyelseprogrammet ställs på framtiden. Starka skäl föreligga därför för att undantag göres för hithörande fartyg, d. v. s. för fiskefartyg, motorseglare samt mindre motorfartyg, varvid gränsen lämpligen bör sättas vid 500 bruttoregister-ton.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta att investering i fartyg med en dräktighet upp till 500 bruttoregister-ton icke skall anses utgöra avgiftspliktig investering jämlikt den föreslagna förordningen; samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta erforderlig ändring i lagtexten.

Stockholm den 26 januari 1955

Ernst V. Staxäng

Sven Svensson
i Krokstorp

Einar Hæggbloom