

Nr 573

Av herrar **Hagberg** i Malmö och **Schmidt**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 100 till innevarande års riksdag har framlagts förslag till ändrade regler beträffande företagsbeskattningen. Förslaget grundar sig i huvudsak på ett av företagsbeskattningskommittén år 1954 framlagt betänkande i sagda ämne.

Syftet med den föreslagna lagstiftningen är att anpassa företagsbeskattningen till en konjunkturstabiliserande ekonomisk politik. Förslaget bygger på en fortsatt nettovinstbeskattning men med en åtstramning av rätten till vinstreglerande dispositioner. Investeringsfondsinstitutet föreslås utbyggt med speciella skattelättnader för de företag, som begagna sig därav.

Departementschefen liksom kommittémajoriteten synes grunda sitt ifrågavarande förslag på erfarenheterna under efterkrigsårens högkonjunkturperiod samt synes utgå ifrån att sagda konjunktur skall bliva av mera beständig natur. Erfarenheten visar emellertid, att konjunkturerna växla samt att en högkonjunktur förr eller senare ersättes av en mer eller mindre djupgående lågkonjunktur. Det är därför enligt vår mening ej riktigt att utforma permanenta beskattningsregler, som äro avsedda att gälla för normala tider, med tanke på önskemålen för vissa högkonjunkturlägen. Vi instämma därför helt i vad reservanterna inom kommittén, herrar Gustafson och Wehtje, anfört emot att använda företagsbeskattningen för konjunkturpolitiska ändamål. En extrem överkonjunktur bör mötas med sådana konjunkturpolitiska medel, som äro direkt anpassade till de krav, som nämnda läge påfordrar. Sådana medel har man framför allt på den allmänna penning- och finanspolitikens område. Om i ett dylikt läge även tillfälliga åtgärder behöva vidtagas på beskattningsområdet, böra dessa vara sådana, att de ej menligt återverka på företagens verksamhet under normala tider. Det ligger i sakens natur, att åtgärder av sistnämnda beskaffenhet böra tillgripas endast i mycket extraordinära situationer och då andra medel ej äro tillräckligt effektiva för att verka inflationshämmande. Mot den i propositionen tillgripna principen kan även anmärkas, att sagda princip strider mot syftet med beskattningen, nämligen att av medborgarna uttaga de skatter, som erfordras för att täcka det allmännas utgifter.

Med det ovan anförda ha vi velat framhålla, att vi ej kunna biträda förslaget, att reglerna för företagsbeskattningen utformas med utgångspunkt från konjunkturpolitiska synpunkter.

Vi övergå härefter till att närmare granska förslagen till begränsning av vinstreglerande dispositioner, i vad de beröra rederinäringen.

Frågan om den *fria avskrivningen å maskiner och inventarier*, såvitt angår industrien, har av företagsbeskattningskommittén ägnats stor uppmärksamhet. En ingående redogörelse för en av professor Nils Västhagen verkställd utredning i berörda avseende har lämnats i kommitténs betänkande. Så har även skett i propositionen. Däremot har varken kommittén eller departementschefen omförmålt, att professor Västhagen gjort en liknande utredning beträffande rederinäringen. Detta är så mycket mera anmärkningsvärt, som Sveriges redareförening i sitt yttrande över kommitténs förslag lämnat en redogörelse för resultatet av sistnämnda utredning och därvid framhållit den fria avskrivningens stora betydelse för denna näringsgren, som i motsats till industrien i regel ej har några större varulager, varå nedskrivning kan göras. Över huvud taget har mycket liten uppmärksamhet i propositionen ägnats åt denna för vårt land numera så betydelsefulla näringsgren.

Ett av motiven för införandet av den fria avskrivningen var, att bolagen under goda tider skulle äga rätt att göra avskrivningar å maskiner och inventarier med hänsyn till att bolagen under sämre konjunkturer ej hade möjlighet att verkställa erforderliga avskrivningar. Tack vare den fria avskrivningen ha rederierna kunnat ersätta sina under det senaste världskriget förlorade fartyg, nyanskaffa fartyg såsom ersättning för äldre, utrangerat tonnage samt utvidga och modernisera den svenska handelsflottan. Landet har till följd härav tillförts en betydande ökning av främmande valutor, rederibolagen ha fått möjlighet att konsolidera sin verksamhet, och åtminstone vissa grenar av denna näring ha kunnat konkurrera med utländska rederiföretag.

Enligt vad vi ha oss bekant ha bevillningsutskottets ledamöter och suppleanter fått del av Redareföreningens förenämnda yttrande. Här må därför ur yttrandet endast i korthet återgivas följande fakta rörande den svenska handelsflottan m. m.

Nämnda flotta omfattade den 31 december 1938 1 605 092 bruttoton och samma dag 1953 2 665 824 bruttoton. Värdet å handelsflottan var förstnämnda dag i runt tal 582 milj. kronor. Vid årsskiftet 1953/54 beräknades värdet till 3 500 milj. kronor.

Under det senaste världskriget förlorade nämnda flotta 590 000 bruttoton. Totala ersättningen för krigsförlista lastfartyg belöpte sig till 330 milj. kronor. Samtidigt med att handelsflottan undergått ovannämnda förändringar ha fartygspriserna å sagda tonnage högst avsevärt stigit. Enligt ett

svenskt större varvs prisindex har priset per dödviktston ökat från 1939 som basår och med ett indextal av 100 till år 1954 med ett indextal av 310. Under handelsflottans nydaning under åren 1939—1953 ha priserna å nytt tonnage högst väsentligt överstigit de anskaffningsvärden, som under årens lopp fått avskrivas, och de ersättningar, som erhållits för förlorat och avyttrat tonnage. Med beaktande av erfarenheterna från första världskriget och även åren närmast därefter ha de verkställda avskrivningarna till en mycket väsentlig del motsvarat sådana överprisavdrag, som äro tillåtna vid bunden avskrivning.

Utvidgningen av vår handelsflotta sammanhänger med vår ökade export och import samt med ökningen av den svenska transoceaniska sjöfarten. Tack vare dessa förhållanden har den svenska handelsflottan kunnat tillföra vårt land ökade utländska valutor. Sålunda belöpte sig det s. k. sjöfartsnettot åren 1948—1953 till sammanlagt 4 735 milj. kronor. Motsvarande siffror finnas ej för förkrigsåren. Man kan emellertid bilda sig en uppfattning om handelsflottans ökade inkomster av utrikessjöfarten, om man jämför bruttofrakterna i utrikesfart. Dessa voro år 1938 i runt tal 315 milj. kronor och år 1952 något mer än 1 708 milj. kronor. Från 1938 till 1952 ha bruttofrakterna av sagda fart ökat med ca 444 %, medan bruttotonnaget under samma tid ökat med endast 66 %. Förutom bruttofrakterna från utrikesfarten har handelsflottan även haft dylika frakter från inrikesfarten.

Sammanfattningsvis må här även återgivas resultatet av professor Västhagens ovannämnda utredning, som gäller bl. a. investeringar och avskrivningar å fartyg för 70 rederibolag under åren 1938—1951. Utredningen omfattar både större, medelstora och mindre rederibolag med rätt till fri avskrivning.

Nämnda utredning, som omfattar en period av 14 år, ger vid handen att, om man utgår ifrån att nyanskaffat tonnage får avskrivas på fem år, vilket föreslås i propositionen med tillämpning av kompletteringsregeln, de undersökta rederibolagen ej gjort några överavskrivningar å sitt nyanskaffade tonnage. Talet om att rederierna i allmänhet skulle missbrukat sin rätt till fri avskrivning visar sig sålunda icke vara riktigt.

Professor Västhagens utredning visar även, att propositionens 30-regel icke torde få någon åtstramande verkan i konjunkturhänseende, i vad gäller rederierna. Något rimligt skäl att vid detta förhållande upphäva den fria avskrivningen finnes ej, då en sådan åtgärd ej medför någon konjunktur-stabilisering. Slutsatsen av Västhagens utredning blir sålunda, att rederierna totalt sett under sagda period, som varit av alldeles onormal natur, ej missbrukat rätten till fri avskrivning utan hållit sig inom gränser, som under förenämnda exceptionella förhållanden är fullt rimligt och ur företagsekonomisk synpunkt alldeles riktigt.

Då det gäller att bedöma den fria avskrivningens vara eller icke vara får

man ej förbise den praktiska sidan av saken. Reglerna härom äro enkla och lätta att tillämpa för såväl de skattskyldiga som myndigheterna. Gränsdragningen mellan nyanskaffningar och förbättringsarbeten å ena samt reparations- och underhållsarbeten å andra sidan vållar inga som helst svårigheter. Följden härav har också blivit, att numera ytterst sällan, om ens någonsin, några tvister förekomma angående tillämpningen av avskrivningsreglerna i fråga om fartyg och andra inventarier. Den praktiska sidan bör därför även beaktas. Propositionens föreslagna 30-regel kompletterad med regeln om avskrivning med 20 % å anskaffningsvärdet tarvar däremot utredningar, som kunna bliva nog så besvärliga och tidsödande. Man måste därför räkna med att de föreslagna bestämmelserna komma att bliva mera komplicerade än regeln om fri avskrivning. Om kompletteringsregeln användes, måste avskrivningsplaner upprättas, och detta kommer i sin tur att medföra ökat arbete för de skattskyldiga och beskattningsmyndigheterna. Man får även räkna med att det blir tvister om vad som är grundförbättring och reparationer.

För rederinäringens vidkommande med dess stora konjunkturkänslighet, dess beroende av den internationella konkurrensen på sjöfartsområdet, med den snabba och fortgående tekniska utvecklingen på skeppsbyggnadsområdet och med de stora värdena å fartyg jämförda med andra näringars anläggningstillgångar har den fria avskrivningen varit och är alltjämt av den allra största betydelse. Härtill må även fogas att den fria avskrivningen i hög grad verkat utjämnande mellan olika beskattningsår. Då kommitténs förslag om förlustutjämning mellan olika år icke medtagits i propositionen, utgör detta ett ytterligare och starkt vägande skäl för bibehållandet av den fria avskrivningsrätten. I likhet med de ovan omförmälda reservanterna inom kommittén hävda vi av anförda skäl, att den fria avskrivningsrätten icke bör upphävas utan alltjämt bibehållas i fråga om fartyg och andra inventarier.

Vad angår förslaget rörande *investeringsfonder* innebär detta både skärpningar och uppmjukningar i förhållande till nu gällande bestämmelser. Då en del av det avsatta beloppet enligt förslaget skall insättas å spärrat konto i riksbanken och större delen därav beträffande användningen är beroende av myndigheternas beslut, torde intresset från näringsföretagens sida att göra dylika avsättningar ej bliva så stort som förutsättes i propositionen. Skola dessa bestämmelser få den avsedda effekten, böra företagen få rätt att fritt disponera en större del än enligt förslaget. I detta avseende få vi föreslå, att företagen få rätt att fritt disponera 40 % av det till riksbanken inbetalda beloppet i stället för föreslagna högst 30 %.

För rederiernas del är området för medlens användning mera begränsat än för andra näringsföretag. Enligt förslaget äga företag, som huvudsakligen bedriva industriell verksamhet, använda fonden även för kostnader för

reparations- och underhållsarbeten å byggnad som användes i rörelsen. Ett rederiföretag, som använder sin byggnad i rörelsen, äger däremot ej rätt att använda fondens medel för reparation av sagda byggnad. Det är ej mer än rimligt, att alla näringsföretag, som äga rätt att göra avsättningar till investeringsfonder, få använda medlen på samma sätt och för enahanda ändamål. Vad i nu berörda hänseende föreslås för industrien bör även gälla för rederiföretag.

Vissa andra för sjöfartsnäringen mycket betydelsefulla frågor på nu förevarande område må här beröras.

I en den 13 maj 1954 dagtecknad skrivelse till Konungen har Sveriges redareförening hemställt, att sådan ändring i gällande bestämmelser måtte vidtagas, att rederiföretagen erhålla rätt till avdrag för gjorda avsättningar för blivande kostnader för klassning av fartyg. Därvid har föreningen bl. a. föreslagit, att rederierna skulle äga rätt att taga investeringsfond i anspråk för sagda ändamål. Kommittén har för sin del som skäl mot en utsträckning av lagstiftningen till ifrågavarande kostnader anfört att, då klassning av fartyg och därmed förenade reparationsarbeten måste företagas på i huvudsak bestämda tider och oberoende av läget på arbetsmarknaden, någon egentlig effekt från konjunkturpolitisk synpunkt knappast kunde förväntas. Då därjämte en sådan utvidgning av lagstiftningen föranledde invändningar av administrativ art, borde enligt kommitténs mening en dylik åtgärd i allt fall tills vidare anstå. Beträffande denna fråga har departementschefen endast uttalat, att han för sin del funne de anförda synpunkterna bärande och anslöte sig till kommitténs mening.

Enligt vad vi ha oss bekant ha bevillningsutskottets ledamöter och suppleanter fått del av Redareföreningens ovannämnda skrivelse, vari föreningen med åberopande av gällande författningsbestämmelser klargjort klassningskostnadernas natur av driftutgifter för fartygen samt betydelsen för rederierna av att erhålla avdrag för blivande sådana kostnader. I regel belöpa sig dessa till mycket stora belopp. Då varje år skall bära sina kostnader är det företagsmässigt riktigt och jämväl nödvändigt, att ett företag äger rätt att, även om en till året hänförlig driftkostnad ej kan till sitt belopp exakt bestämmas, avsätta så stort belopp, som erfordras för att täcka sagda kostnad. Om ett rederi ej får förfara på detta sätt, riskerar företaget, att detsamma då klassning skall ske icke har tillräckligt med medel för att betala sina klassningskostnader samt att företaget i följd härav ej kan erhålla nytt sjövärdighetsbevis för fartyget och sålunda ej heller kan fortsätta att driva detsamma. Särskilt rederier med mindre och medelstort tonnage, vilkas inkomstresultat under olika år äro av mycket växlande storlek, löpa till följd av den praxis, som nu tillämpas på detta område, stor risk att de i beskattningshänseende icke erhålla avdrag för sina klassningskostnader för fartygen. I och med att departementschefen ansett sig icke kunna biträda

kommitténs förslag om kostnadsutjämning mellan olika beskattningsår, komma nyssnämnda rederier, då desamma ej få möjlighet att under goda år göra avsättning till investeringsfond för klassning av fartyg, att försättas i ett ur beskattningssynpunkt väsentligt sämre läge än andra näringsföretag.

Åberopande vad vi ovan anfört finna vi det vara angeläget, att frågan om rederiernas rätt att göra avsättning till investeringsfond för klassning av fartyg snarast möjligt bringas till en lösning.

I propositionen (s. 305) har erinrats om att kommittén i samband med frågan om investeringsfonderna framhållit, att bestämmelserna i förordningen den 11 maj 1951 (nr 230) med provisoriska bestämmelser om särskilda investeringsfonder för ersättande av förlorade inventarier och lagertillgångar samt förordningen den 19 februari 1954 (nr 40) med provisoriska bestämmelser om särskild investeringsfond för ersättande av avyttrat fartyg, vilka förordningar äga tillämpning till och med beskattningsåret 1955, böra inarbetas i den permanenta lagstiftningen om investeringsfonder. Redareföreningen har i sitt yttrande över kommitténs förslag utgått ifrån att dessa bestämmelser skola givas definitiv karaktär i samband med en slutlig lösning av frågan om investeringsfonder. I propositionen har icke föreslagits, att de ovanberörda förordningarna skola bli permanenta. Departementschefen har icke heller för sin del gjort något bestämt uttalande härom. För sjöfartsnäringsen är av mycket stor betydelse, att de nu nämnda båda författningarna göras permanenta samt att frågan härom löses i samband med frågan om investeringsfonderna.

Vad angår de föreslagna bestämmelserna om *avsättning till pensionsstiftelse* hade kommittén föreslagit, att avsättning till sådan stiftelse ej skulle få göras för att trygga pension till en i ett fåmansbolag anställd huvuddelägare eller till en i ett sådant bolags tjänst anställd anhörig till huvuddelägaren. Mot detta förslag ha i yttrandena över kommitténs förslag rests starka erinringar. Från sjöfartshåll har bl. a. framhållits, att förslaget i denna del strider mot all rättvisa och innebär en obefogad diskriminering av fåmansbolagen. Departementschefen har anslutit sig till kommitténs förslag i denna del. Då pensionsstiftelserna enligt de föreslagna bestämmelserna skola stå under tillsyn av vederbörande länsstyrelse, föreligger enligt vår mening ingen risk för att ifrågavarande bestämmelser kunna missbrukas.

För rederinäringsens vidkommande är av mycket stor betydelse, att i de mindre och medelstora rederierna, vilka ofta bedrivs såsom fåmansbolag, de anställda, oberoende av om de äro intressenter i företaget eller icke, kunna beredas pensioner på samma sätt som gäller för övriga anställda. Vi anse därför, att förslaget i denna del bör ändras på sätt Redareföreningen hemställt i sitt yttrande över kommitténs förslag.

Kommittén hade i sitt betänkande föreslagit bestämmelser om rätt till

förlustutjämnning mellan olika beskattningsår samt att sådan rätt skulle tillkomma bl. a. aktiebolag och ekonomiska föreningar. De ovannämnda reservanterna hade för sin del ansett, att rätten till förlustutjämnning borde gälla även fysiska personer, som driva rörelse. I propositionen har departementschefen ansett sig icke kunna förorda ens det av kommitténs majoritet framlagda förslaget till lösning av denna fråga.

I och med att departementschefen intagit den ställningen, att den för näringsföretagen så betydelsefulla frågan om förlustutjämnning mellan olika år icke nu bringas till lösning, icke ens enligt kommitténs begränsade förslag, innebär detta en skärpning i beskattningen av företagen. Denna skärpning blir än mera påtaglig i och med att rätten till fri avskrivning upphäves samt begränsande bestämmelser härutinnan föreslås. Skulle de i propositionen framlagda förslagen godkännas av riksdagen, betyder detta såsom förut nämnts en skärpning av företagsbeskattningen. På sätt vi tidigare framhållit har den fria avskrivningen verkat i viss mån utjämnande mellan olika beskattningsår. För rederiföretagen, som äro synnerligen konjunkturkänsliga och med relativt växlande inkomster under olika år, är av mycket stor betydelse, att sådan förlustutjämnning, som ovan nämnts, får äga rum.

Reservanterna i kommittén ha vid betänkandet fogat ett förslag till bestämmelser i nu berörda ämne. I anslutning till de synpunkter sagda reservanter anfört få vi föreslå, att deras förslag till sådan förordning måtte antagas av riksdagen.

Under åberopande av vad vi ovan anfört få vi hemställa,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 100 måtte

A. besluta nedan omförmälda ändringar i propositionen:

- 1) att gällande bestämmelser om rätt till fri avskrivning beträffande maskiner och inventarier måtte bibehållas oförändrade,
- 2) att i förordningen om investeringsfonder för konjunkturutjämnning måtte vidtagas de ändringarna, att företag enligt 5 § skall äga rätt att uttaga högst 40 % av det till riksbanken inbetalta beloppet samt att rederiföretag, som nyttjar sin fastighet i rörelsen, enligt 11 § skall äga rätt att av till investeringsfond avsatta medel använda dessa för reparation av sådan fastighet,
- 3) att förordningarna den 11 maj 1951 (nr 230) med provisoriska bestämmelser om särskilda investeringsfonder för ersättande av förlorade inventarier och lagertillgångar samt den 19 februari 1954 (nr 40) med provisoriska bestämmelser om särskild

investeringsfond för ersättande av avyttrat fartyg måtte givas permanent karaktär,

- 4) att det föreslagna fjärde stycket i punkt 2 av anvisningarna till 29 § kommunalskattelagen måtte utgå, samt
- 5) att förordning om rätt till förlustutjämning i vissa fall vid taxering till statlig inkomstskatt måtte beslutas i enlighet med det av reservanterna i företagsbeskattningskommittén framlagda förslaget i detta ämne.

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta utarbeta och till riksdagen framlägga förslag om rätt för rederiföretag att verkställa avsättning till investeringsfond för klassning av fartyg.

Vi hemställa, att bevillningsutskottet måtte vidtaga de ändringar i propositionens författningsförslag, som föranledas av våra ovannämnda yrkanden.

Stockholm den 25 mars 1955

Erik Hagberg
i Malmö

Carl S:son Schmidt