

## Nr 575

Av herrar Ohlon och Svärd, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1956, m. m.

I proposition nr 205 till årets riksdag har Kungl. Maj:t framlagt förslag bl. a. till förordning om investeringsavgift för år 1956. Bestämmelserna har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med förordningarna om dylik avgift för åren 1952 och 1953, respektive för år 1955.

Uttagande av investeringsavgift även för år 1956 kommer att drabba rederinäringen mycket hårt. Såväl rederier, vilka bedriver linjefart, som mindre och medelstora rederier, vilka idkar trampfart, kommer beträffande nya fartyg beställda vid in- eller utländska varv att, i den mån avgiftsplikt föreligger, få vidkännas en ökad anskaffningskostnad för sagda fartyg. Den föreslagna investeringsavgiften kommer att direkt motverka de svenska rederiernas strävanden att modernisera sin flotta. Dessutom kommer de att försättas i ett försämrat läge ur konkurrenssynpunkt på den internationella fraktmarknaden. Den svenska handelsflottan är av utomordentligt stor betydelse för folkhushållet, inte minst eftersom den tillför landet utländska valutor. En betydande del av vår import finansieras med sjöfartsnettot. I dagens läge, med ett beräknat underskott i utbytet av varor och tjänster å ca 300 miljoner kronor och med risk för att sagda underskott måhända icke blir mindre under de närmaste åren, är varje ökning av sjöfartsnettot än mera värdefull än tidigare.

I ett stort antal främmande länder lämnas den inhemska rederinäringen starkt stöd genom åtgärder av olika slag såsom i form av subsidier, skattelättnader och fördelaktiga krediter. Detta gäller icke blott om utomeuropeiska länder, vilka är i färd att skaffa sig egna handelsflottor eller att utvidga redan förefintliga flottor, utan även i fråga om vissa europeiska länder såsom Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Portugal, Spanien och Tyskland. Även i Norge har det ansetts nödvändigt att bereda rederierna särskilda förmåner i beskattningsavseende.

För att näringsföretagen skall kunna upprätta finansieringsplaner för sina nyinvesteringar är det av vikt, att planerna kan uppläggas på längre sikt. Av särskild betydelse är detta för rederiföretagen med hänsyn till de relativt långa leveranstiderna för större fartyg. Statsmakternas åtgöranden på beskattningsområdet under de senaste åren har emellertid skapat ett osäkerhetstillstånd för näringsföretagen. Att för två år ha en investeringsavgift, för året därefter ingen avgift alls samt att under löpande år, utan föregående varsel, ånyo införa en dylik avgift, såsom sked-

de i våras för år 1955, leder till att näringsföretagen ej kan upprätta sunda och hållbara finansieringsplaner för sin verksamhet.

I propositionen anges, att avgiften skall gälla för år 1956. Meningen synes sålunda vara, att näringsföretagen skall invaggas i den tron, att bestämmelserna endast är av tidsbegränsad natur. Frågan om fortsatt uttagande av investeringsavgift måste ses mot bakgrunden av värriksdagens beslut om ändrade regler rörande företagsbeskattningen. Såsom motiv för omläggningen av de permanenta reglerna för sagda beskattning anfördes, att denna borde bättre än tidigare anpassas till en konjunkturstabiliserande ekonomisk politik. Företagsbeskattningskommitténs majoritet och dåvarande departementschefen förutsatte, att efter genomförande av omläggningen endast i utpräglade högkonjunkturlägen en investeringsavgift av samma typ som uttogs under åren 1952 och 1953 kunde visa sig vara erforderlig. I proposition nr 36 till innevarande års värriksdag med förslag till investeringsavgift för år 1955 uttalade dåvarande departementschefen, att en investeringsavgift av den typ som användes de nyssnämnda båda åren drabbade företagens investeringar i princip på samma sätt som en räntehöjning.

I och med anpassningen av företagsbeskattningen efter konjunkturpolitiska grunder samt den i år företagna räntehöjningen borde från de utgångspunkter som tidigare varit vägledande anledning saknas att nu införa en ny investeringsavgift.

Det är ostridigt, att konsumtionsefterfrågan stigit på ett mycket oroväckande sätt. Något förslag att råda bot häremot — om man bortser från förslaget om en särskild avgift vid investering i motorfordon för år 1956 — har ej framlagts. I stället har föreslagits att öka skattebelastningen för näringsföretagen genom att bibehålla investeringsavgiften även för år 1956. En utveckling i sådan riktning måste leda till att näringsföretagens konkurrenskraft minskas, vilket i sin tur icke kan vara till gagn för folkhushållet.

Vi yrkar därför avslag å proposition nr 205. Därest detta vårt yrkande ej bifalles, får vi under åberopande av vad ovan anförts alternativt hemställa, att de i propositionen föreslagna bestämmelserna ej skall gälla för rederirörelse utan att sådan verksamhet helt skall vara undantagen från skyldighet att erlägga ifrågavarande avgift för sina investeringar i såväl fartyg som andra för rörelsen avsedda maskiner och inventarier.

De nu föreslagna bestämmelserna överensstämmer i huvudsak med dem som gäller avgiften för år 1955. Såsom skäl härför har departementschefen anført, att den nu aktuella investeringsavgiften är avsedd att utgöra en direkt fortsättning av den vid vårsessionen beslutade avgiftsbeläggningen. Vidare har erinrats om det i propositionen nr 36/1955 gjorda uttalandet, att såväl de avgiftsskyldiga som taxeringsmyndigheterna vunnit

förtrogenhet med bestämmelserna om investeringsavgiften för beskattningsåren 1952 och 1953 samt att en relativt klar praxis utvecklats. Vi kan ej dela denna uppfattning. Enligt vad vi erfarit har de tidigare bestämmelserna vållat vissa svårigheter i tillämpningen. Det kan befaras, att dessa svårigheter kommer att ökas i anledning av de nya reglerna för företagsbeskattningen. Vi finner det märkligt, att varken taxeringsmyndigheterna eller näringsorganisationerna beretts tillfälle att yttra sig över det nu framlagda förslaget, helst som de nya bestämmelserna i vissa fall kan komma att verka retroaktivt.

I proposition nr 36/1955 (sid. 20) uttalade dåvarande departementschefen i fråga om tidpunkten för investeringsavgiftens erläggande bl. a.: "Maskiner som beställts under 1955 men levereras först efter beskattningsårets utgång undgår likaledes avgift; leveransdagen är nämligen i detta fall avgörande. Då leveranstiden i vissa fall är lång — detta gäller fartyg men även en del andra maskiner och inventarier — följer härav, att den investeringsbegränsande effekten upphör i viss omfattning under senare delen av 1955 och under tiden fram till årets utgång alltmer uttunnas. — — — Skulle utvecklingen under 1955 göra det angeläget att låta lagstiftningen bibehålla sin fulla effekt under hela år 1955 kan detta önskemål tillgodoses genom beslut vid senare tillfälle om avgiftsbeläggning ett följande år av nu avsedda investeringar". De skattskyldiga har alltså med fog kunnat utgå från att de i god tid skulle bliva underrättade, därest en dylik avgift skulle komma att uttagas även för år 1956. Då så ej blivit fallet förrän en kort tid innan propositionen avlämnades till riksdagen den 1 november 1955, har många företag i god tro beställt maskiner och inventarier under 1955 med leverans under år 1956. Dessa skattskyldiga försattes nu i ett mycket prekärt läge och kommer i fråga om nyssnämnda beställningar att få vidkännas en opåräknad merkostnad motsvarande investeringsavgiften. Att de skattskyldiga reagerar mot lagstiftningsåtgärder av detta slag är helt naturligt. Vi måste därför, därest riksdagen helt eller delvis antager det framlagda förslaget, bestämt påyrka, att beställningar av maskiner och inventarier samt andra avgiftspliktiga investeringar i rörelse, varom avtal träffats efter den 15 januari men före den 1 november 1955 med leverans under år 1956, skall vara undantagna från avgiftsbeläggning.

I propositionen föreslås, att investering i fiskefartyg med bruttodräktighet under 100 registerton samt andra för fisket avsedda inventarier, som helt eller så gott som uteslutande användes i yrkesmässigt bedrivet fiske, skall vara undantagen från avgiftsplikt. Säsom skäl härför har departementschefen bl. a. anfört, att fiskarna för sin utkomst är nödsakade att förvärva ett relativt sett mycket dyrbart arbetsredskap, nämligen fartyget med fångstredskap, samt att båtar och motorer måste kontinuerligt

överses eller ersätts med hänsyn till de rent personliga risker, som är förenade med denna yrkesutövning. I huvudsak samma skäl kan åberopas till stöd för att investeringar i mindre och medelstora fraktfartyg bör vara fria från avgiftsplikt. De mindre och medelstora rederiernas fartyg är med hänsyn till omfattningen av dessa rederiers rörelse mycket dyrbara, och deras fartyg och maskiner måste även kontinuerligt överses och ersättas på grund av åtskilliga författningsföreskrifter samt krav från myndigheterna.

Då en investeringsavgift i början av detta år infördes i Norge, undantogs från avgiftsplikt köp av färdiga fartyg, norska och utländska, lika så nybyggnader om 2 500 bruttoregister-ton eller därunder. Dessutom undantogs från betalningsplikt sådana investeringar, som täcks genom lån i byggnadslandets valuta eller i valuta som fritt kan konverteras till sistnämnda lands valuta och som icke förfaller till betalning förrän tidigast den 1 juli 1957. Dock kan nettofraktinkomsten från vederbörande fartyg brukas såsom avdrag på lån före nämnda tidpunkt. Vidare undantogs betalning genom valuta, erhållen genom försäljning av fartyg till utlandet eller genom förlisningsersättningar, då användning av dessa valutabelopp för detta ändamål är i överensstämmelse med beviljad licens.

Med hänsyn särskilt till de mindre och medelstora rederiernas stora betydelse i fråga om transporter av vissa viktiga stapelvaror samt dessa rederiers mindre bärkraft och svårigheter att konkurrera med utländska rederier med väsentligt lägre driftkostnader än de svenska, är det i lika hög grad angeläget som beträffande fiskerinäringen, att svenska rederier erhåller en undantagsställning i fråga om sina investeringar.

I de fall då ett skriftligt kontrakt om nytt fartyg tecknats före den 15 januari 1955 skall investeringsavgift ej erläggas för sådant fartyg, då detsamma levereras under år 1956. Detsamma bör gälla, om kontrakt på oförändrade villkor överlåtits till annan redare före den 1 november 1955. I dylikt fall är ej fråga om en ny investering utan endast om en överflyttning av äganderätten från en redare till en annan.

Enligt förslaget skall vid *direkt* byte av likartade anläggningstillgångar investeringsavgift endast beräknas på eventuell skillnad mellan anskaffningskostnaden för den nya och värdet å den utbytta tillgången. Vid beräkning av investeringsavgift får icke från anskaffningskostnaden för nya tillgångar avräknas vad som eventuellt kan ha erhållits vid försäljning av äldre tillgångar. För att ett näringsföretag skall kunna upprätthålla sin verksamhet är det nödvändigt, att dess produktionsapparat är så ändamålsenlig som möjligt. För rederiföretagen, särskilt de mindre och medelstora tramprederierna, är det nödvändigt att utrangera äldre och ekonomiska fartyg samt ersätta dessa med nytt och modernt tonnage. Uttagande av investeringsavgift i dylikt fall medför en stor ekonomisk be-

lastning för vederbörande rederi, som till följd av merkostnaden för nämnda avgift kan nödgas avstå från ersättningsanskaffningen och sålunda bli tvingat att inskränka, ja rent av, då fråga är om enbåtsrederier, nedlägga sin verksamhet. Vi anser, att ersättningsanskaffningar på grund av utrangering av fartyg, även om de på grund av utvecklingen är av annan typ än de utrangerade, ej bör drabbas av investeringsavgift å hela anskaffningskostnaden. Här är ju ej fråga om en nyinvestering beträffande hela beloppet. Även i dylika fall bör gälla, att endast skillnaden mellan anskaffningskostnaden för ersättningstonnage och utrangerat sådant bör drabbas av investeringsavgift, och detta även om utrangering skett ett tidigare år än ersättningsanskaffningen.

Då det gäller gränsdragningen mellan å ena sidan reparationer och å andra förbättringsarbeten respektive ersättningsanskaffningar, har svårigheter uppkommit rörande tillämpning av bestämmelserna. I sitt av 1951 års riksdag godkända betänkande nr 65 (sid. 62) har bevillningsutskottet till ledning för praxis på detta område bl. a. anfört, att när fråga är om mindre omfattande arbeten å en maskin, såsom t. ex. då skruvar, muttrar, tändstift o. d. utbytes, fråga är om rent underhåll. Så är å andra sidan enligt utskottet icke fallet, då exempelvis en hel motor utbytes eller då en större och dyrbarare del av ett maskineri på ett fartyg ersättes; i dessa fall föreligger en ersättningsanskaffning. I den nu föreliggande propositionen har departementschefen, såsom förut nämnts, framhållit att, när fråga om fiskefartyg, båtar och motorer måste kontinuerligt överses eller ersättas. Investering i fiskefartyg under 100 bruttoregister-ton och andra för fisket avsedda inventarier föreslås därför skola vara undantagna från avgift. Vi anser oss härav kunna draga den slutsatsen, att departementschefen för sin del anser ersättande av en gammal motor med en ny i ett fiskefartyg böra betraktas som underhåll. Vad som gäller beträffande fiskebåtar bör även gälla i fråga om annan anskaffning. Ett förtydligande bör alltså göras som går ut på att med kostnaden för reparation och underhåll enligt förordningen om investeringsavgift bör avses samma slag av kostnader som åsyftas med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen. Om denna innebörd ges åt nu ifrågavarande bestämmelse, kommer begreppet ersättningsanskaffning att direkt anknyta till att fråga skall vara om förbättringsarbeten och ej om reparation och underhåll.

Enligt 10 § i förslaget skall investeringsavgiften anses som en sådan speciell skatt för vilken avdrag må åtnjutas vid inkomsttaxeringen. Detta innebär, att om den skattskyldige för beskattningsåret kan tillgodogöra sig avdraget för investeringsavgiften, denna såvitt angår ett aktiebolag i realiteten kommer att utgå med i runt tal 40 % av sagda avgift. Kan avdraget däremot icke utnyttjas helt eller delvis, betyder detta en ökad be-

lastning för företag som befinner sig i en ur affärsmässig synpunkt sämre belägenhet. Då investeringarna i fartyg belöper sig till mycket stora belopp, kommer investeringsavgiften att verka mycket betungande för rederierna. Detta blir i särskilt hög grad förhållandet för sådana mindre och medelstora rederier som endast äger ett eller några få fartyg. Då avdrag för avgiften skall erhållas vid inkomsttaxeringen för det beskattningsår ett fartyg levereras eller förbättringsarbete utförts, föreligger risk för att vid ett försämrat konjunkturläge vederbörande rederi ej kan helt eller delvis tillgodogöra sig avdraget vid inkomsttaxeringen.

Vi anser det vara riktigt, att avgiften skall hänföras till omkostnad för den avgiftspliktige samt sålunda vara avdragsgill vid beräkning av dennes inkomst av rörelsen. Med hänsyn till den merkostnad, som investeringsavgiften kommer att utgöra för de avgiftspliktiga och särskilt för rederiföretagen, finner vi starka skäl tala för att en avgiftspliktig, som icke kunnat helt eller delvis tillgodogöra sig avdraget för investeringsavgiften vid sin inkomsttaxering under beskattningsåret, må äga rätt att i anskaffningskostnaden för tillgången inräkna den del av avgiften, för vilken avdrag ej kunnat erhållas vid inkomsttaxeringen, samt därefter erhålla avdrag enligt gällande bestämmelser om avdrag för värdeminskning å maskiner och inventarier.

Under återopande av vad ovan anförts hemställer vi,

1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 205, i vad densamma innefattar förslag till förordning om investeringsavgift för år 1956,

2) att därest detta yrkande ej bifalles samtliga i rederirörelse gjorda investeringar i maskiner och inventarier, sålunda även i fartyg, måtte undantagas från avgiftsplikt till investeringsavgift,

3) att, såvida ej heller yrkandet under punkt 2 ovan bifalles, riksdagen för sin del måtte besluta sådana ändringar i det i förenämnda proposition framlagda förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1956, att samma undantag från investeringsavgift som gäller enligt norsk lagstiftning införes för svenska rederier, ävensom att hänsyn i övrigt tages till de yrkanden som ovan berörts,

4) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderliga ändringar i författningstexten.

Stockholm den 15 november 1955

*Sven Em. Ohlson*

*G. Svärd*