

## Nr 833

Av herrar Edström och Kollberg, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 188, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m.*

I proposition nr 188 till årets riksdag har Kungl. Maj:t framlagt förslag bl. a. till förordning om investeringsavgift för år 1957. Bestämmelserna här om ha utformats i huvudsaklig överensstämmelse med förordningarna om dylik avgift för åren 1952, 1953, 1955 respektive 1956.

Vid jämförelse med förordningen för sistnämnda år avviker förslaget därutinnan, att det avgiftsfria bottenbeloppet ökats från 20 000 till 30 000 kronor samt att bussar i yrkesmässig trafik och fartyg om högst 300 brutto-registerton undantagas från avgiftsplikt.

Förslaget om uttagande av investeringsavgift även för år 1957 kommer att drabba rederinäringen mycket hårt. Såväl rederier, som bedriva linjefart, som mindre och medelstora rederier, som idka trampfart, komma i fråga om nya fartyg, beställda vid in- eller utländska varv, i den mån avgiftsplikt föreligger, att få vidkännas en ökad anskaffningskostnad för sagda fartyg. Investeringsavgiften direkt motverkar de svenska rederiernas strävanden att modernisera sin flotta, och den bidrager till att försätta nämnda rederier i ett försämrat läge ur konkurrenssynpunkt på den internationella fraktmarknaden. Den svenska handelsflottan, särskilt när det gäller att tillföra landet utländska valutor, har varit av utomordentligt stor betydelse för folkhushållet. En betydande del av vår import har kunnat finansieras med det svenska sjöfartsnettot. I dagens läge med ett beräknat underskott i bytesbalansen av ungefär samma storlek som förra året eller ca 300 milj. 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. Från statsmakternas sida böra därför inga åtgärder vidtagas, som kunna medföra en försämring av de svenska rederiernas möjligheter att konkurrera på den internationella fraktmarknaden. Uppmärksammas bör, att i ett stort antal främmande länder lämnas den inhemska rederinäringen mycket starkt stöd genom åtgärder av olika slag såsom i form av subsidier, skattelättnader och fördelaktiga krediter. Detta gäller icke blott om utomeuropeiska länder, vilka äro i färd med 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 de norska rederierna

vissa särskilda förmåner i beskattningsavseende. Till sistnämnda fråga återkomma vi i det följande.

Statsmakternas åtgöranden på beskattningsområdet under de senaste åren ha skapat ett osäkerhetstillstånd för näringsföretagen, som är till stor skada icke blott för nämnda företag utan även för det allmänna. I propositionen angives, att den allmänna investeringsavgiften tills vidare skall bli bestående. Därest det skulle bli möjligt att under det kommande året genomföra en lindring av den nuvarande åtstramningspolitiken, bör denna enligt departementschefens mening i första hand avse de kreditpolitiska åtgärderna. Meningen synes sålunda vara, att investeringsavgiften skall bli en pålaga för näringsföretagen av mera varaktig natur än som från början avsetts. En dylik ordning är i hög grad otillfredsställande, särskilt om denna fråga ses mot bakgrunden till 1955 års riksdags beslut om ändrade regler rörande företagsbeskattningen. Såsom motiv för omläggningen av de permanenta reglerna för sagda beskattning anfördes, att denna borde bättre än tidigare varit fallet anpassas till en konjunkturstabiliserande ekonomisk politik. Efter genomförande av sagda omläggning förutsatte företagsbeskattningskommitténs majoritet och jämväl dåvarande departementschefen, att 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 1955 års vårriksdag 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.

Vi kunna ej värja oss för den tanken, att syftet med det nu framlagda förslaget är något annat än det, som kommit till uttryck i departementschefens motivering för förslaget. I och med anpassningen av företagsbeskattningen efter konjunkturpolitiska grunder samt den år 1955 företagna räntehöjningen borde från de utgångspunkter, som tidigare framhållits, anledning saknas att föreslå en investeringsavgift för näringsföretagen för år 1957. Då detta nu skett, måste bevekelsegrunderna vara andra än som kommit till uttryck i propositionen. Det är ostridigt, att konsumtionsefterfrågan stigit på ett mycket oroväckande sätt. Något förslag att råda bot häremot — om man bortser från förslaget om en omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall — har ej framlagts. I stället har föreslagits att öka skattebelastningen för näringsföretagen genom att bibehålla investeringsavgiften även för år 1957. En utveckling i sådan riktning måste leda till att näringsföretagens och särskilt rederiföretagens konkurrenskraft minskas, vilket i sin tur icke kan vara till gagn för folkhushållet.

Vi yrka därför avslag å förenämnda proposition.

Därest detta vårt yrkande ej bifalles, få vi under åberopande av vad ovan anförts alternativt hemställa, att de föreslagna bestämmelserna ej skola 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.

Vi övergå härefter till en granskning av förslaget, i vad detsamma avser vissa särskilda bestämmelser.

Innan vi ingå på denna detaljgranskning av förslaget vilja vi emellertid fästa uppmärksamheten på den numera allt oftare tillämpade ordningen i fråga om handläggningen av dylika ärenden. Varken näringsorganisationerna eller beskattningsmyndigheterna ha före propositionens framläggande för riksdagen beretts tillfälle att yttra sig över förslaget. Detsamma var förhållandet beträffande förslagen till investeringsavgift för åren 1955 och 1956. Först i motioner till riksdagen eller i skrivelser till bevillningsutskottet ha näringslivets synpunkter på verkningarna och tillämpningen av bestämmelserna i detta ämne kunnat framföras. En dylik ordning strider mot vad medborgarna ha rätt att fordra av de makthavande i ett rättssamhälle. Det är ett fullt rimligt krav att näringslivets erinringar mot vissa betydelsefulla bestämmelser i förslaget göras till föremål för en noggrann utredning och att dessa krav ej avvisas på det sätt som hittills gjorts. Vad som kan anses försvarbart — om ock med tvekan — i fråga om en skatt av mera engångsbetonad natur, kan icke godkännas, då det såsom nu är fallet gäller en skatt, som utgått under fyra år och som avses skola gälla under ytterligare ett år. Vi påfordra därför, att innan riksdagen tager slutlig ställning till den nu föreliggande propositionen näringsorganisationerna beredas tillfälle att inför bevillningsutskottet framföra sina erinringar mot förslaget samt att utskottet ingår på en noggrann prövning av det befogade i dessa erinringar.

De nu föreslagna bestämmelserna överensstämmer i huvudsak med dem, som gällde avgiften för åren 1955 och 1956. I propositionen nr 36/1955 uttalades, att såväl de avgiftsskyldiga som taxeringsmyndigheterna vunnit förtroget med bestämmelserna om investeringsavgiften för beskattningsåren 1952 och 1953 samt att en relativt klar praxis utvecklats. Vi kunna ej dela denna uppfattning. Enligt vad vi erfarit, ha de tidigare bestämmelserna vållat vissa svårigheter i tillämpningen. Det kan befaras, att dessa svårigheter komma att ökas i anledning av de nya reglerna för företagsbeskattningen. Vi skola närmare beröra detta spörsmål senare.

I propositionen föreslås, att såsom avgiftspliktig investering skall ej anses investering i handels- eller fiskefartyg med bruttodräktighet av högst 300 registerton eller, för den som yrkesmässigt bedriver fiske, i andra för fisket använda inventarier än fartyg. Denna bestämmelse avviker från vad som gäller beträffande investeringsavgiften för år 1956. Detta år äro undantagna endast fiskefartyg med bruttodräktighet ej överstigande 100 registerton jämte inventarier för fisket. Såsom skäl för den nya bestämmelsen har departementschefen bl. a. anfört, att läget torde vara bekymmersamt för de mindre enheterna inom rederinäringen liksom för fisket samt att deras

verksamhet i ej ringa utsträckning bygger på enstaka relativt sett dyrbara inventarier, d. v. s. fartyg.

Vi ha intet att erinra mot förslaget i denna del, men vi finna detsamma vara mycket märkligt mot bakgrunden av den inställning statsmakterna intagit till tidigare yrkanden om en dylik lättnad i avgiftsbestämmelserna. I anledning av de likalydande motionerna I:113 och II:160 till årets vårriksdag, vari krav i nämnda riktning framställdes, uttalade bevillningsutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 42 efter att hava erinrat om vad som anförts i detta ämne i samband med förslag till investeringsavgift för åren 1955 och 1956, att tidigare yrkanden av sagda natur avvisats. Utskottet anförde därom vidare: »Det framhölls därvid att undantagsbestämmelser med så vidsträckt innebörd att de skulle omfatta huvudparten av den mindre skeppsfarten inte kunde införas utan att man rubbade de förutsättningar på vilka investeringsavgiften vore uppbyggd.» Nu har departementschefen tydligen icke funnit detta skäl vara bärande. Motiven härför framgå av propositionen, vari han uttalar, att investeringsavgiften är särskilt kännbar för lantbrukare och småföretagare. För dessa grupper av näringsidkare ömmar man nu i så hög grad, att man anser sig ej behöva tillämpa de förutsättningar, på vilka sagda avgifter äro byggda. Ett bättre skäl mot investeringsavgiftens bibehållande har ej kunnat anföras. Eller är det måhända departementschefens mening, att han ej behöver taga samma hänsyn, när det gäller medelstora och större näringsidkare? Besvaras den frågan jakande, måste syftet med denna skatt såsom ovan framhållits vara ett helt annat än det som angives som motiv för dess existens. Vi kunna ej frigöra oss från den tanken, att den reella meningen med investeringsavgiftens bibehållande i dess nu föreslagna form är att skärpa beskattningen för de medelstora och större näringsföretagen.

Samma skäl som anförts för att investeringar i handels- och fiskefartyg under 300 bruttoregister-ton böra vara avgiftsfria gälla även för investeringar i andra fartyg. Särskilt för de mindre och medelstora rederierna äro med hänsyn till omfattningen av dessa rederiers rörelse deras fartyg mycket dyrbara. Fartyg och maskiner måste kontinuerligt överses och ersättas på grund av myndigheternas krav härutinnan. I det föregående har omförmålts, att rederinäringen i Norge erhållit vissa förmåner i beskattningshänseende. Då en investeringsavgift i början av år 1955 infördes i Norge, undantogs från avgiftsplikt köp av färdiga fartyg, norska och utländska, likaså nybyggnader under 2 500 bruttoregister-ton ävensom sådana nya fartyg som betalades med rederiernas egna medel. Med hänsyn till de mindre och medelstora svenska rederiernas stora betydelse i fråga om transporter av kol m. m. och av exportvaror 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 och företagare med fraktfartyg under 300 bruttoregister-ton, till vilken se-

nare grupp höra motorseglare, att sagda svenska rederier i fråga om skylldighet att erlägga investeringsavgift för sina investeringar likställas med nyssnämnda företag. Det synes oss även fullt rimligt, att svenska rederier icke böra vara sämre ställda beträffande sina investeringar än vad som gäller om norska rederier. Vi yrka därför, att köp av färdiga fartyg, nya fartyg under 2 500 bruttoregister-ton samt nya fartyg, som betalas med rederiernas egna medel, skola undantagas från avgiftsplikt.

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 utränga äldre och oekonomiska fartyg samt ersätta dessa med nytt och modernt tonnage. Uttagande av investeringsavgift i dylikt fall medför en stor ekonomisk belastning 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 anse, att ersättningsanskaffningar på grund av uträngning av fartyg, även om de på grund av utvecklingen äro av annan typ än de utrangerade, ej böra 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 uträngning skett ett tidigare år än ersättningsanskaffningen.

Då det gäller gränsdragningen mellan å ena sidan reparationer och å andra förbättringsarbeten respektive ersättningsanskaffningar, ha svårigheter uppkommit rörande tillämpningen av bestämmelsen härom. 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. utbytas, 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 proposition nr 205 till 1955 års riksdag framhöll departementschefen att, när fråga vore om fiskefartyg, båtar och motorer måste kontinuerligt överses eller ersättas. Investeringar i fiskefartyg under 100 bruttoregister-ton och andra för fisket avsedda inventarier föreslogos därför skola vara undantagna från avgift. Vi anse härav kunna dragas den slutsatsen, att enligt departementschefen ersättande av

en gammal motor med en ny i ett fiskefartyg bör betraktas som underhåll. Är denna vår uppfattning riktig och konsekvensen hjuder, att nyssnämnda undantag för fiskebåtar m. m. bedömes från denna utgångspunkt, så strider detta mot bevillningsutskottets förenämnda uttalande. Vad som anses vara riktigt beträffande fiskebåtar bör även vara detta i fråga om andra fartyg. Vi vilja även framhålla, att den snäva begränsning i fråga om vad som skall anses vara hänförligt till reparation och underhåll enligt bevillningsutskottets förenämnda uttalande vittnar om bristande kännedom om de verkliga förhållandena och praxis på detta område beträffande tillämpningen av motsvarande bestämmelser i kommunalskattelagen. För att undvika onödiga tvister rörande denna fråga är det nödvändigt med ett förtydligande i berörda avseende. Ett sådant förtydligande bör gå ut på att med kostnaden för reparation och underhåll enligt förordningen om investeringsavgift skall avses samma slag av kostnader, som åsyftas med motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen. Om sådan 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. Vi yrka, att ett dylikt förtydligande göres av bevillningsutskottet.

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 äga endast 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 seglationsresultat, vid tidsödande haverier eller vid ett försämrat konjunkturläge vederbörande rederi ej kan helt eller delvis tillgodogöra sig avdraget vid inkomsttaxeringen.

Vi anse 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 utgör för de avgiftspliktiga och särskilt för rederiföretagen, finna 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 att den avgiftspliktige därefter erhåller avdrag enligt gällande bestämmelser om avdrag för värdeminskning å maskiner och inventarier.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställa vi,

- 1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 188, i vad densamma innefattar förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957,
- 2) att, därest detta yrkande ej bifalles, samtliga i rederirö-

relse 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 ändringar i det i förenämnda proposition framlagda förslaget till förordning om investeringsavgift för år 1957 i de delar ovan berörts,
- 4) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till här för erforderliga ändringar i författningstexten.

Stockholm den 8 november 1956

*Walter Edström*

*Gustaf Kollberg*

---