

## Nr B 23

### *Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om förslag till 1959 års riksdag angående vissa ändrade regler för avskrivning å fartyg vid beskattningen.*

I de inom riksdagen väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: B 177 av herrar *Svärd* och *Per-Olof Hanson* samt II: B 226 av fru *Sandström* och herr *Regnéll*, har hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att sådana ändringar vidtagas i gällande skatteförfattningar, att rederierna medgivnas rätt att göra avdrag för avskrivning å leveranskontrakt rörande fartyg under byggnadstiden — oberoende av om prisfall under sagda tid inträffat eller risk härför föreligger — med 40 % å kontraktspriset samt att, sedan fartyget levererats, verkställa avskrivningar å fartygets totala anskaffningsvärde. Förslag till sådana ändrade bestämmelser böra föreläggas 1959 års riksdag».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i motionerna framförda yrkandet, får utskottet, i den mån redogörelse härför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: B 226.

De år 1955 antagna beskattningsreglerna för avskrivning å maskiner och andra inventarier, vartill fartyg hänföres, innebär i huvudsak följande.

Man skiljer mellan planenlig avskrivning (punkt 3 i anvisningarna till 29 § kommunalskattelagen) och räkenskapsenlig avskrivning (punkt 4 i anvisningarna till 29 § kommunalskattelagen).

Vid planenlig avskrivning skall en tillgångs anskaffningsvärde fördelas som omkostnad på ett antal år i följd genom värdeminskningssavdrag. På hur många år fördelningen skall ske beror på hur lång tillgångens varaktighetstid är. För fartyg har i praxis medgivits avdrag med 6 å 8 procent av anskaffningskostnaden.

Räkenskapsenlig avskrivning kan tillämpas av samtliga rörelseidkare under förutsättning att de har ordnad bokföring, som avslutas medelst vinst- och förlustkonto, samt att utredning föreligger om vad som återstår i beskattningsavseende oavskrivet av anskaffningsvärdet å ifrågavarande tillgångar samt dessa ävensom avskrivningar å desamma i den skattskyldiges räkenskaper och i företedd utredning redovisas på sådant sätt, att trygghet föreligger att vid avyttring av tillgångarna framdeles möjligen uppkommande vinster ej skall undgå taxering.

Enligt huvudregeln får avskrivning ske med högst 30 procent av summan av det i den ingående balansräkningen upptagna värdet å inventarier, som anskaffats före beskattningsårets ingång, och anskaffningsvärdet å under beskattningsåret anskaffade inventarier, som vid beskattningsårets utgång fortfarande tillhör rörelsen. Därvid medräknas ej kostnad för inventarier med kortare varaktighetstid än tre år som avdragits omedelbart. Omfattar beskattningsåret kortare eller längre tid än tolv månader, jämkas procenttalet 30 uppåt eller nedåt.

Har tillgångar, som anskaffats före ingången av beskattningsåret, under detta år avyttrats eller gått förlorade, därvid för sistnämnda fall försäkringsersättning avtalats, får särskilt avdrag för avskrivning åtnjutas med belopp motsvarande den i anledning av avyttringen eller försäkringsfallet uppkomna intäkten. Om en skattskyldig erhåller avdrag enligt denna regel, skall det häremot svarande beloppet först avräknas från det enligt huvudregeln beräknade avskrivningsunderlaget och 30-procentavdraget beräknas på där- efter resterande belopp (den s. k. nettometoden).

Om ett särskilt högt pris eller eljest en särskild hög kostnad för tillgång betingats därav, att den skolat utnyttjas för ett särskilt arbetstillfälle eller för en konjunkur, som väntas bli allenast tillfällig, eller av annan liknande omständighet, må avdrag för sådant överpris eller sådan merkostnad göras för det beskattningsår, varunder tillgången anskaffats. Även dylikt avdrag skall avräknas från avskrivningsunderlaget, innan 30-procentregeln får tillämpas.

Har en under beskattningsåret nyanskaffad tillgång avyttrats, förlorats eller utrangerats redan samma år, skall erhållet vederlag eller försäkringsersättning upptagas såsom skattepliktig intäkt av rörelse. I gengäld erhålles omedelbart avdrag för tillgångens anskaffningsvärde eller oavskriven del därav.

Vid sidan av huvudregeln har uppställts en kompletteringsregel. Enligt denna medges avdrag med belopp, som erfordras för att det bokförda värdet icke skall överstiga anskaffningsvärdet å samtliga inventarier, vilka vid utgången av beskattningsåret tillhörde rörelsen, sedan å detta värde avräknats en beräknad årlig avskrivning av 20 procent. Om skattskyldig visar, att tillgångarnas verkliga värde understiger även sålunda beräknat värde, får avdrag medgivas jämväl för härav betingad ytterligare avskrivning.

De nu angivna reglerna äger tillämpning på inventarier, vilka i bokföringen skolat upptagas som tillgångar. Beträffande avdrag för nedskrivning av värdet å rättigheter till leverans av inventarier enligt ej fullgjorda köpekontrakt gäller särskilda bestämmelser.

Enligt anvisningarna till 41 § kommunalskattelagen, punkt 1, må sålunda vid beräkning av inkomst av rörelse beträffande värdet å rättigheter till leverans av maskiner och andra för stadigvarande bruk avsedda inventarier enligt ej fullgjorda köpekontrakt nedskrivning av värdet därå godkännas endast i den mån den skattskyldige visar, att inköpspriset för tillgångar av samma slag å balansdagen understiger det kontraherade priset, eller det gö-

res sannolikt, att dylikt prisfall kommer att inträffa innan tillgångarna levereras.

Beträffande nedskrivning å kontrakt rörande leverans av fartyg har riksskattenämnden under en följd av år meddelat anvisningar till ledning för taxeringsmyndigheterna. Enligt de för 1958 års taxering meddelade anvisningarna (riksskattenämndens medd. nr 1/1958 p. 3) bör vid nämnda års taxering — i den mån motsvarande nedskrivning skett i räkenskaperna — vid beräkning av inkomst av rederirörelse avdrag enligt nämnda bestämmelser för nedskrivning av värdet å rättigheter till leverans av fartyg, beställda under år 1957, medgivas med nedan angivna procent av avtalat pris:

om fartyget skall levereras under år 1959, med 10 procent;

om fartyget skall levereras under år 1960, med 15 procent;

om fartyget skall levereras under år 1961 eller senare, med 20 procent.

Om fartyget beställts under år 1957 och skall levereras under år 1958, bör intet avdrag medgivas.

Med avseende å fartyg beställda under år 1956 för leverans år 1961 eller senare bör — i den mån motsvarande nedskrivning skett i räkenskaperna — vid 1958 års taxering avdrag medgivas med 20 procent av avtalat pris; dock att, om avdrag för nedskrivning av kontraktet i fråga åtnjutits vid 1957 års taxering, avdraget vid 1958 års taxering bör reduceras med det sålunda tidigare åtnjutna avdraget.

Skulle i visst fall särskilda omständigheter visas föreligga, som böra föranleda att avdrag vid 1958 års taxering medgives enligt andra grunder än ovan angivits, bör i dylikt fall avdrag medgivas i enlighet med vad sålunda blivit visat.

Enligt föreskrift i 3 § förordningen den 19 februari 1954 (nr 40) med provisoriska bestämmelser om särskild investeringsfond för ersättande av avyttrat fartyg äger skattskyldig, som medgivits avdrag för avsättning till dylik fond, åtnjuta avdrag för nedskrivning å leveranskontrakt rörande fartyg allenast om och i den mån avdrag för sådan nedskrivning kunnat medgivas med belopp överstigande beloppet av fondavsättningen vid beskattningsårets utgång.

Har den skattskyldige beträffande sådana tillgångar, som anskaffats (levererats) under beskattningsåret, tidigare åtnjutit avdrag för nedskrivning på grund av prisfall eller prisfallsrisk redan då tillgångarna kontraherats, skall vid beräkning enligt huvudregeln såsom anskaffningsvärde anses den verkliga kostnaden minskad med det tidigare medgivna avdraget. Vad nyss sagts skall äga motsvarande tillämpning om investeringsfond tagits i anspråk för avskrivning av under beskattningsåret anskaffade tillgångar.

I princip utgör vad som inflyter vid försäljning av inventarier i rörelse skattepliktig inkomst av rörelse. Beträffande intäkt genom avyttring av fartyg gäller detsamma om fartyget ägts av juridisk person eller fysisk person, vilken vid något tillfälle tillgodonjutit räkenskapsenlig avskrivning. För annan fysisk person skall såsom intäkt av rörelse upptagas endast den del av försäljningssumman, som motsvarar återvinning av tidigare åtnjutna vär-

deminskningsavdrag å fartyget. Om försäljningspriset är högre än inköpspriset, kan — om förutsättningar därför föreligger — beskattning såsom för realisationsvinst ifrågakomma.

Genom särskild lagstiftning har skapats möjlighet för skattskyldig att genom avsättning till investeringsfond (s. k. fartygsfond) erhålla uppskov viss tid med beskattningen av ersättningen för avyttrat fartyg för att underlätta en ersättningsanskaffning under samma tid. Bestämmelserna om fartygsfonder, som tillkom år 1954, återfinns i förordningen den 19 februari 1954 (nr 40) med provisoriska bestämmelser om särskild investeringsfond för ersättande av avyttrat fartyg. Bakgrunden till lagstiftningen är följande. Enligt angivna bestämmelser skall belopp, som erhålles vid försäljning av fartyg, vilket utgör tillgång i förvärvskällan rörelse, helt eller delvis upptas såsom intäkt av rörelse för det beskattningsår, då försäljningen skett. Har ersättningsanskaffning inte ägt rum under samma år, i följd varav mot det framkomna skattepliktiga beloppet inte kan göras någon avskrivning å nyförvärvat fartyg, kan beskattningseffekten bli sådan att den avsedda framtida ersättningsanskaffningen försvåras. Genom avsättning till fartygsfond kan visst uppskov med beskattningen erhållas.

Avdrag får enligt förordningen åtnjutas vid taxering för avsättningen till fartygsfond. Storleken av den avdragsgilla avsättningen är begränsad genom tre speciella regler. Avdraget får sålunda för visst beskattningsår inte överstiga det belopp, varmed ersättning för avyttrat fartyg, som utgjort tillgång för stadigvarande bruk i rörelse, ingår i den skattepliktiga intäkten i rörelsen för beskattningsåret. Avdrag får ej ske för vad som av ersättningen kan vara att hänföra till realisationsvinst. Vidare gäller att avdrag för fondavsättning regelmässigt inte får överstiga dubbla det belopp, för vilket ställts bankgaranti.

Slutligen gäller en spärregel för det fall att nytt fartyg anskaffats samma år som det då företaget sålt ett fartyg. I detta fall skall den skattepliktiga vinsten å fartygsförsäljningen i första hand användas för avskrivning å det nyinköpta fartyget. Detta medför att avsättning kan ske endast om och i den mån den skattepliktiga vinsten å det sålda fartyget är större än anskaffningskostnaden för det nya.

Fartygsfond får tas i anspråk för avskrivning å fartyg som anskaffats under beskattningsåret. Då ersättningsanskaffningen sker anses det nya fartyget i beskattningshänseende avskrivet med belopp motsvarande de ianspråktagna fondmedlen.

I vissa fall skall avsatta medel återföras till beskattning. Detta innebär att fondmedlen skall tas upp som skattepliktig intäkt av rörelse för beskattningsår, under vilket i det följande angivna händelser inträffat. Vid denna taxering får varken nettointäkten eller den till kommunal inkomstskatt uppskattade inkomsten av vederbörande förvärvskälla tas upp till lägre belopp än fondavsättningen jämte viss ränta. De fall då återförning skall ske är följande:

a) om fonden tagits i anspråk för annat ändamål än som avsetts med avsättningen,

b) om företaget beslutat träda i likvidation,

c) om de avsatta medlen inte tagits i anspråk senast under det beskattningsår, för vilket taxering sker under sjätte taxeringsåret efter det då avdrag för avsättningen gjordes,

d) om den skattskyldige kunnat ta investeringsfond, helt eller delvis, i anspråk för avskrivning av fartyg, som anskaffats under det beskattningsår då avsättning skett (oavsett om anskaffningen skedde före eller efter tidpunkten för försäljning av det gamla fartyget) eller senare, men han underlåtit detta. I detta fall skall den del av fonden, som motsvarar köpeskillingen eller anskaffningskostnaden för det nya fartyget återföras till beskattning.

e) om oskiftat dödsbo gjort fondavsättning skall de avsatta medlen återföras till beskattning senast det år då dödsboet skiftas.

Ränta skall läggas till det återförda beloppet, i samtliga fall beräknad till två procent om året.

I de föreliggande motionerna anföres inledningsvis att den svenska sjöfarten under de senaste 20 åren undergått en mycket snabb utveckling. I många avseenden har sjöfarten, som intager en nyckelposition inom vårt näringsliv, att brottas med samma ekonomiska problem som industrien och andra näringsgrenar inom vårt land. Vid skilda tillfällen har under de senaste åren från näringslivets sida framhållits, att de successivt skärpta skattebestämmelserna i olika hänseenden är så utformade, att de alltmer verkar hämmande å näringsföretagens utveckling, en utveckling som till stor del tack vare tidigare mera gynnsamma regler kunnat fortskrida på ett för landet gagnarikt sätt. Detta gäller även sjöfarten. Denna näringsgren har emellertid vissa egna problem, och dessa är av sådan speciell natur, att Sveriges redareförening funnit sig böra fästa statsmakternas särskilda uppmärksamhet härpå i en den 15 oktober 1957 dagtecknad skrivelse till Konungen, vari föreningen påyrkat vissa ändringar i våra gällande skattebestämmelser.

Den svenska handelsflottans starka utveckling från 1939 till nu äger samband bl. a. med vår ökade export och import liksom ock med ökningen av den svenska sjöfarten mellan enbart utländska hamnar. Denna utvidgade handelsflotta har i mycket hög grad medverkat till att tillföra vårt land utländska valutor. Sålunda erinras om att det s. k. sjöfartsnettot för åren 1948—1955 belöpte sig till i runt tal 800 milj. kronor per år. År 1956 var sagda netto 1,215 miljard och för år 1957 i runt tal 1,4 miljard kronor. Motsvarande siffror finns ej för tiden före 1948, men en bild över vad utrikessjöfarten tillfört landet i inkomster för 1938 samt åren 1948—1957 kan erhållas med ledning av handelsflottans bruttofrakter i utrikes fart:

År	Bruttofrakt i utrikes fart tkr
1938 .....	314 600
1948 .....	839 300
1949 .....	955 600

År	Bruttofrakt i utrikes fart tkr
1950	1 048 800
1951	1 526 200
1952	1 708 100
1953	1 482 000
1954	1 536 000
1955	1 778 000
1956	2 073 000
1957	2 383 000

Bruttofrakterna har sålunda fortlöpande ökats under nämnda år samtidigt med ökningen av bruttotonnaget. Det försämrade penningvärdet har givetvis medverkat till en siffermässig ökning av bruttofrakterna, men den reella förbättringen härleder sig från handelsflottans utvidgade verksamhetsområde, vilket i sin tur möjliggjorts genom utökningen av tonnaget.

Genom att rederibolagen år 1938 erhöll rätt till fri avskrivning å maskiner och inventarier, och det samtidigt bestämdes att den statliga inkomstskatten för bolagen skulle vara proportionell och utgå med 10 procent å den beskattningsbara inkomsten blev det möjligt för rederierna att under och efter det andra världskriget anskaffa ersättningstonnage för de krigsförlista fartygen samt att modernisera och utvidga den svenska handelsflottan. I mycket stor utsträckning har dessa nyanskaffningar, intill dess den på sista tiden förda skärpta beskattningen kom till stånd, kunnat ske med rederiernas egna medel. Läget nu är helt annorlunda. Den ökade bolagsskatten och begränsningen av avskrivningen å maskiner och inventarier är i hög grad ägnade att motverka rederiernas strävanden att konsolidera sina företag samt att med egna medel finansiera sina nyanskaffningar.

Under tiden efter det senaste världskriget har på det internationella sjöfartsområdet inträffat mycket betydelsefulla ändringar. Sålunda har de äldre sjöfartsnationerna moderniserat och utbyggt sina handelsflottor för att göra dem mera konkurrenskraftiga. Ett flertal länder, som tidigare icke hade egna handelsflottor, har skaffat sig egna rederier. I många länder lämnas stöd till det egna landets rederier i form av subventioner, skattelättnader eller lån på fördelaktiga villkor för anskaffning av nytt tonnage. För att tillgodose det egna landets sjöfartsnäring fordras i många länder vid uppgörande av handelsavtal med andra länder, att varor till och från det egna landet skall fraktas å det landets fartyg, åtminstone till 50 %. Om man bortser från vissa amerikanska stater, är i regel de utländska rederiernas driftkostnader på grund av mindre skärpta författningsbestämmelser rörande fartygen m. m. lägre och i många fall väsentligt lägre än i vårt land. Redan före det senaste världskriget hade några länder skattefrihet för eller i varje fall en mycket låg beskattning av sådana rederier, som registrerat sina fartyg i ett dylikt land. Till belysande härav må framhållas, att den sammanlagda handelsflotta, som var registrerad i Costa Rica, Honduras, Liberia och Panama, uppgick år 1939 till 750 000 br.ton, och under senare delen av 1957 beräk-

nades denna siffra till mellan 13 och 14 milj. br.ton. Då ägarna av detta tonnage knappast betungas av några skatter eller i varje fall av mycket obetydliga sådana, kan de avsätta långt större del av sina vinster till inköp av nya moderna fartyg än deras hårt skattetyngda konkurrenter. Nu har även Bermuda, där skatt nästan är obefintlig, dragit till sig tonnage från engelska rederier. De utdelade vinster, som överföres till England, beskattas där, medan den på Bermuda behållna delen av vinsten kan obeskuren användas för nyanskaffningar av tonnage. Under de senaste åren har flykten av tonnage från länder med hård beskattning till förenämnda länder gått så långt, att ca 11 % av världens hela aktiva handelsflotta finnes registrerad i nyssnämnda länder. När det tonnage, som i slutet av år 1956 var under byggnad, blir färdigt, kommer ca 18 % av det nybeställda världstonnaget och i fråga om tanktonnaget 25 % att vara registrerat i sagda länder.

Då det gäller att bedöma avskrivningsfrågan måste beaktas, att vid avyttring av fartyg beskattas den bokföringsvinst, som erhålles, såsom inkomst av rörelse. Icke mer än anskaffningsvärdet för ett fartyg får amorteras genom nedskrivning. Med den penningvärdeförsämring, som alltjämt fortgår, visar utvecklingen hittills, att varje nyanskaffning av fartyg blir väsentligt dyrare än kostnaden för det fartyg, som skall ersättas. Detta innebär, att rederierna under ett fartygs livslängd måste söka hopspara så mycket av sina vinster, utöver de gjorda avskrivningarna, som erfordras för att täcka skillnaden mellan det nya och högre anskaffningspriset och det gamla anskaffningsvärdet. Om detta ej kan ske, måste vederbörande rederi vid anskaffning av ersättningstonnage upptaga lån för att kunna täcka skillnadsbeloppet, vilket i sin tur medför en extra belastning av kreditmarknaden.

Den avskrivningsfråga, som nu berörts, måste ses i ett väsentligt större sammanhang än hittills varit brukligt. På grund av bl. a. den snabba tekniska utvecklingen på skeppsbyggeriets område, de ständigt växande kraven å kortare tid för transporter med fartygen av gods och passagerare samt de ombordanställdas ökade krav å anordningarna ombord för att skapa större bekvämlighet och trevnad under fullgörande av tjänsten är fartygens ekonomiska livslängd numera kortare än tidigare. Detta i sin tur ställer ständigt ökade krav å nyanskaffningar av tonnage. En i detta sammanhang mycket betydelsefull fråga är att, då atomenergien kan komma till praktisk användning å handelsfartyg, de nuvarande fartygen sannolikt måste ersättas med nya. De investeringar, som i detta läge blir aktuella, kommer att röra sig om högst betydande belopp.

Den svenska sjöfartsnäringen har redan på grund av den hårda beskattningen av rederiföretagen kommit i det allvarliga läget, att deras konkurrensförmåga starkt beskäres. Icke minst gäller detta i förhållande till sådana utländska rederier, som är hemmahörande i länder, där sjöfarten premieras genom skattefrihet eller mycket låga skatter. Redan med de nuvarande priserna å nytt tonnage är det hart när omöjligt för ett svenskt rederi att utan anlitan i mycket stor utsträckning av kreditmarknaden anskaffa dylikt tonnage. I dagens läge är det helt naturligt icke möjligt att

ens gissningsvis angiva vad anskaffningspriset kan bli, om de nuvarande fartygen skulle ersättas med atomdrivna fartyg.

Rederinäringen har icke givit avkall å sin tidigare hävdade mening, att den fria avskrivningen bör bibehållas. Att i detta sammanhang ej påfordras återinförande av sagda avskrivningsrätt i stället för den nuvarande begränsade avskrivningen sammanhänger med att först bör, såvitt angår den för rederierna så betydelsefulla frågan att kunna uppsamla medel för anskaffning av ersättningstonnage, prövas huruvida icke denna fråga kan lösas genom en kombination av våra nu gällande avskrivningsregler för fartyg med bestämmelser om rätt till avskrivning å nybyggnadskontrakt.

Motionärerna erinrar vidare om att under innevarande år i England införts bestämmelser därom, att rederierna äger rätt att verkställa avskrivning å leveranskontrakt med 40 % av avtalat pris å nybeställda fartyg i stället för tidigare medgivna 20 %. Sagda rederier äger därutöver rätt att nedskriva nämnda fartyg med fulla värdet. Beträffande avskrivning å redan färdigt tonnage gäller bestämmelser som innebär att ett nytt fartyg kan avskrivas på 6 å 7 år.

Våra bestämmelser i fråga om kontraktavskrivning avviker i väsentlig grad från motsvarande föreskrifter i England. Hos oss är rätten till avdrag för avskrivning å leveranskontrakt angående fartyg beroende av om under leveranstiden inträffat prisfall å beställda fartyg eller risk härför föreligger.

De svenska bestämmelserna på detta område skapar ett osäkerhetstillstånd för de rederier, som nödgas beställa nya fartyg, i det att nämnda rederier på förhand ej kan bedöma, om de skall få rätt att göra avskrivning å ett tecknat kontrakt eller ej. Detta sammanhänger med att riksskattenämnden anser sig ej kunna utfärda anvisningar förrän mot slutet av varje år. Med den konjunkturkänslighet, som utmärker sjöfartsnäringen, och med de risker, som äro förbundna med denna näring, är det ett livsvillkor för de svenska rederierna att dessa under vinstgivande år har möjlighet att av sina vinster reservera de belopp, som erfordras för att deras flottor skall vara fullt driftdugliga och konkurrenskraftiga.

Motionärerna föreslår att frågan löses enligt i huvudsak följande riktlinjer. Våra gällande avskrivningsregler beträffande fartyg kompletteras med en bestämmelse, att avskrivning å leveranskontrakt rörande fartyg får göras redan under byggnadstiden, oberoende av om prisfall inträffat eller risk härför föreligger, samt att sådan avskrivning får äga rum med samma belopp som nu gäller i England eller med 40 % å kontraktspriset. Denna avskrivning bör under byggnadstiden få verkställas på en gång eller fördelas på flera år under sagda tid. När fartyget sedermera levererats, får avskrivning verkställas å hela anskaffningskostnaden enligt våra nu gällande regler. En reform i nu antydd riktning innebär, att rederierna medges rätt att verkställa avskrivning å sina fartyg icke å det verkliga återanskaffningsvärdet, vilket ur principiell synpunkt vore det mest riktiga, utan å ett beräknat dylikt värde, som i dagens läge och med den nuvarande utvecklingen av penningvärdet väsentligen understiger det förstnämnda värdet.



Frågan om nedskrivning av värdet å fartygskontrakt har upptagits av Sveriges Redareförening i en till riksskattenämnden ingiven, den 19 september 1958 dagtecknad skrift. Däri framhålles bl. a. att leveranstiderna för nybeställt tonnage alltså är långa. De större svenska varven, som bygger medelstora och större fartyg, har full sysselsättning till omkring år 1962. För de mindre och medelstora varven är läget annorlunda. De sistnämnda torde ha beställningar ineliggande till slutet av år 1958 eller tiden närmast därefter. De mindre varven har brist på beställningar och det kan befaras, att nämnda varv, om de ej inom den närmaste tiden lyckas erhålla några nya beställningar, nödgas inskränka sin verksamhet. Priserna vid varven å nytt tonnage är alltså mycket höga och risken för prisfall å nämnda tonnage verkar i det nuvarande läget starkt hämmande å intresset att teckna nya fartygskontrakt.

Med kännedom om prisfluktuationerna på stålmaterial för fartygsbyggen måste man räkna med att stålpriset kan komma att ändras i såväl uppåt- som nedåtgående riktning. Varven säkerställer sig fortfarande för ökning av praktiskt taget alla materialpriser liksom även av arbetslönerna genom den s. k. glidande skalan.

Läget på sjöfartsområdet är nu sådant, att det med fullt fog kan talas om verklig lågkonjunktur för rederinäringen. Frakterna har nämligen sedan början av år 1957 nedgått rent katastrofalt och i dagens läge kan man ej skönja någon ljusning i fraktläget.

Det nuvarande stora överskottet på tonnage i världen har medfört, att priserna även på nytt tonnage, sysselsatt i trafik, högst avsevärt nedgått.

Världshandelsflottan omfattade den 1/1 1958 147 milj. ton d. w. Av nämnda flotta är f. n. 12 milj. ton d. w. upplagt. I sistnämnda siffra ingår ej den upplagda reservflottan i USA. Motsvarande siffra för vårt land var den 1/8 1958 i runt tal 221 200 ton d. w., exklusive reparationer och 308 880 ton d. w. inklusive reparationer.

Det försämrade läget på det internationella sjöfartsområdet har föranlett ett antal annulleringar av tidigare tecknade kontrakt å nya fartyg vid såväl svenska som utländska varv. I ytterst få fall torde det varit möjligt för varven att överlåta dylika kontrakt å nya beställare, även om kontrakten utbjudits till lägre pris än det ursprungliga. Till belysande av det ändrade prisläget framhålles, att ett svenskt varv nyligen lyckades överlåta ett av en tidigare beställare annullerat kontrakt å ett tankmotorfartyg om ca 19 000 d. w. ton för ett pris av 14 milj. kr. Ett systerfartyg till det nyssnämnda, beställt år 1955, hade ett par månader tidigare levererats från samma varv för ett pris av i runt tal 19 milj. kr. Under kortare tid än ett år hade i detta fall priset nedgått med 5 milj. kr, d. v. s. prisfallet var ca 30 %. Att denna affär kunde genomföras berodde på att den nye beställaren hade ett timecharterkontrakt på längre tid för ett fartyg av samma storlek som ovannämnda, samt att leveranstiden för fartyget passade ihop med fraktavtalet. Vad särskilt angår tankmotorfartyg är fraktläget för dessa f. n. sådant, att det praktiskt taget icke finnes några rederier, som vill taga risken

att förvärva nya sådana fartyg till nuvarande höga anskaffningspriser, enär befraktarna ej är villiga att teckna fraktavtal på längre tid och till frakter, som är tillräckligt stora för att kunna förränta de höga anskaffningsvärdena. Detsamma gäller i stort sett även om linjefartyg. Det ligger ingen överdrift i påståendet, att efterfrågan å nytt tonnage är mycket liten. Belysande härför är, att under första halvåret i år endast 12 nya kontrakt tecknats vid svenska varv.

Enligt riksskattenämndens tidigare år meddelade anvisningar har avdrag ej medgivits, då ett nytt fartyg skall levereras under året efter det att beställningen gjorts. Den nu rådande konjunkturen på sjöfartsområdet visar inga tecken på att inom en närbeliggande tid komma att undergå en sådan ändring till det bättre, att man kan räkna med en stabilisering av fartygsprisen. Till stöd för denna uppfattning kan åberopas den allttjämt växande världshandelsflottan, den ringa efterfrågan å nytt tonnage samt det sedan början av år 1957 dåliga fraktläget. Med hänsyn härtill förefinnes stor risk för prisfall även i fråga om sådant nytt tonnage, som beställare kan lyckas få levererat redan under året efter det att kontraktet rörande nytt fartyg tecknats. Av anförda skäl erfordras, att rederierna även medges rätt till avdrag för prisfallsrisk i nyssberörda fall.

De rederier, som under tidigare år beställt nya fartyg till höga priser, vilka fartyg ännu ej levererats, måste räkna med en mycket betydande prisfallsrisk å sagda fartyg. Då inga tecken f. n. tyder på, att en förbättring i konjunkturläget för sjöfarten skall komma att äga rum inom den närmaste tiden, talar starka skäl för att nyssnämnda tonnage kan komma att drabbas av ett väsentligt större prisfall än som tidigare förutsatts, ja till och med större än i fråga om tonnage, som beställts under innevarande år. Vid detta förhållande anser föreningen det vara fullt befogat med en sådan differentiering av avskrivningsprocenten för fartyg beställda före resp. under år 1958 som nedan begäres.

Föreningen hemställer, att rederierna vid 1959 års taxering måtte medgivas avdrag för nedskrivning av värdet å rättigheter till leverans av nya fartyg enligt nedanstående grunder:

*för fartyg beställda år 1958:*

med leverans år 1959 med 20 % av avtalat pris

»       »       » 1960 och senare med 30 % av avtalat pris.

I fråga om fartyg, som ännu ej levererats men beställts *före år 1958*, är risken för prisfall snarare större än beträffande fartyg beställda innevarande år. Med anledning härav hemställer föreningen, att riksskattenämnden måtte komplettera tidigare års anvisningar i detta ämne med en bestämmelse, att vid 1959 års taxering avskrivning å kontrakt avseende fartyg beställda före 1958 men ej levererade före sagda års utgång, skall få äga rum med 35 % av avtalat pris, därvid helt naturligt avdraget vid 1959 års taxering skall reduceras med det avdrag, som kan hava åtnjutits vid tidigare års taxeringar.

Efter remiss har yttranden över framställningen avgivits av kungl. sjöfartsstyrelsen och fyra taxeringsintendenter. I huvudsak innehåller yttrandena följande synpunkter.

*Sjöfartsstyrelsen*, som tillstyrkt Sveriges Redareförenings framställning, understryker att under år 1958 fraktmarknaden kännetecknats av ett mycket betydande tonnageöverskott med ytterst pressade frakter och avsevärda uppläggningar som följd. Den bristande jämvikten mellan utbud och efterfrågan på sjötransporttjänster är delvis orsakad av den minskade aktiviteten i basindustrierna såväl i USA som i Västeuropa. Det synes emellertid för sjöfartens del också kunna talas om en strukturkris. Det tonnage, som kan beräknas finnas tillgängligt under de närmaste åren, måste bedömas överdimensionerat sett jämväl i förhållande till en i normal takt stigande världshandel.

För den svenska rederinäringen med dess höga kostnadsläge måste förutses mycket stora påfrestningar under de närmaste åren. Om dessa skall kunna bemästras beror i väsentlig grad på rederiföretagens finansiella styrka. För åtskilliga rederier torde några möjligheter i dag icke föreligga att disponera medel ens för avskrivningar. I andra företag torde dock fartyg, som under tidigare år långfristigt bundits till goda frakter, ge överskott. Dessa bör enligt sjöfartsstyrelsens mening i ökad omfattning få användas för konsolideringsåtgärder av den art, som nedskrivning av värdet å nybyggnadskontrakt utgör. Med hänsyn bl. a. till det mycket ringa antal nybeställningar, som torde komma att ske under innevarande år, är det därvid av vikt, att ökade nedskrivningsmöjligheter beredes för under tidigare år kontrakterade, ej levererade fartyg.

*Förste taxeringsintendenten vid överståthållarämbetet, S. Holdo*, uttalar att med hänsyn till den av redareföreningen påvisade nedgången av fraktindex och de allttjämt höga produktionskostnaderna för tonnage synes vara befogat, att avdrag för prisfallsrisk vid 1959 års taxering medges med något högre procentsatser än vid nästföregående års taxering, ävensom att visst avdrag medgives för prisfallsrisk å kontrakt med ettårig leveranstid. Med hänsyn till att fraktindex i fråga om tankfrakter undergått ett avsevärt kraftigare fall än i fråga om trampfrakter ifrågasättes om icke avdrag för prisfallsrisk å beställda tankfartyg bör medgivas efter högre procentsats än för övriga fartyg.

Huruvida det avsevärt försämrade läget på fraktmarknaden kan förväntas bli bestående under längre eller kortare tid torde svårigen kunna förutsägas med någon större säkerhet. En viss försiktighet i fråga om medgivande av avdrag vid taxeringen för prisfallsrisk kan därför vara befogad. Å andra sidan måste det anses vara angeläget att den svenska rederinäringen i ett skärpt konjunktur- och konkurrensläge beredes möjlighet till betryggande avskrivningar å fartygskontrakt; ett förhållande som accentueras därav att alltför restriktiva avskrivningsregler härutinnan måhända skulle kunna föranleda till nödtvungna kontraktsannulleringar och/eller minskad orderingång för den svenska varvsindustrien.

Med hänsyn härtill torde beträffande fartygskontrakt, *tecknade under år 1958*, avdrag vid 1959 års taxering för nedskrivning av värdet å rättighet till leverans av nya fartyg kunna medges med:

- om fartyget skall levereras år 1959 15 % av avtalat pris,
- om fartyget skall levereras år 1960 eller senare 25 % av avtalat pris.

Jämväl i fråga om fartygskontrakt, som *tecknats före år 1958*, bör de av redareföreningen anförda omständigheterna beaktas och avdrag medges med 25 % av avtalat pris.

Därest särskilda bestämmelser anses böra meddelas i fråga om tankfartyg, bör avdrag kunna medgivas enligt de ovan angivna normerna med 5 % förhöjning.

*Allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden, taxeringsintendenten E. Annell*, anför att det ytterst ogynnsamma fraktläget för sjötransporter sedan mitten av år 1957 torde ha medfört en avsevärd nedgång av kontraktspriser för fartyg vid nybeställningar och i ännu högre grad vid övertagande av fartygskontrakt under år 1958. Då beställningspriserna för fartyg alltså under år 1958 varit avsevärt mycket lägre än tidigare, synes anledning inte föreligga att vid 1959 års taxering medge högre avdrag för nedskrivning å fartygskontrakt än vid 1958 års taxering. Å andra sidan synes icke snävare regler vid 1959 års taxering än vid närmast föregående års taxering böra ifrågakomma. Beträffande nedskrivning å fartygsbeställningar under år 1958 synes därför motsvarande anvisningar böra utfärdas till 1959 års taxering som närmast föregående år.

De kontraktsnedskrivningar som tidigare medgivits för fartyg beställda före år 1958 torde med hänsyn till den marknadsmässiga nedgången av kontraktspriserna i åtskilliga fall vara otillräckliga och nedskrivningsprocenten torde därför böra höjas, förslagsvis till 20 % av avtalat pris för alla före ingången av år 1958 beställda fartyg.

*Taxeringsintendenten S. Manhem vid länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* delar uppfattningen, att sjöfartskonjunkturen mattats. Fraktfallet synes dock ha i stort sett upphört och en stabilisering har inträtt på denna lägre nivå. Konjunkturedgången har särskilt drabbat tankfarten medan övrig del av sjöfartsnäringen kunnat hålla fraktsatserna uppe något så när. Det labila världsläget gör dock att en ändring å fraktmarknaden mycket snabbt kan komma till stånd. Det finns därför kanske icke anledning att se allt för mörkt på rederinäringens framtid. I varje fall bör en viss försiktighet komma till uttryck vid bedömande av företagets rätt till avdrag för nedskrivning å kontrakt å fartyg. Möjlighet finns ju alltid att i det enskilda fallet erhålla den nedskrivning, som kan betingas av verkställd utredning.

Den nedgång i sjöfartskonjunkturen, som skett, har haft till följd att tonnagepriserna på tankfartyg sjunkit kraftigt. Prisfall på upp till 25—30 procent har i vissa fall kunnat konstateras; särskilt gäller detta fartyg, beställda under tidigare år. En bidragande faktor torde vara att en viss överproduktion finns på denna typ av fartyg. Beträffande torrlastfartyg synes

prisfallen icke ha varit lika påtagliga som för tankfartygen. Det kan därför övervägas om icke tankfartygskontrakten borde få nedskrivnas efter gynnsammare grunder än annat tonnage.

För *tankfartyg* beställda under år 1957 och tidigare år för leverans år 1959 och senare synes avdrag böra medges med ytterligare fem procent utöver vad som medgavs enligt anvisningarna till 1958 års taxering.

För tankfartyg beställda under år 1958 torde avdrag böra medges med

för leverans år 1960 15 % av avtalat pris  
1961 20 % av avtalat pris  
1962 25 % av avtalat pris.

För tankfartyg beställda år 1958 för leverans år 1959 bör något avdrag icke medgivas.

Vad *torrlastfartygen* angår torde avdrag för nedskrivning å sådana kontrakt böra medgivas efter enahanda grunder som föregående år.

*Taxeringsintendenten Å. Hallström vid länsstyrelsen i Malmöhus län* finner icke anledning erinra mot redareföreningens förslag beträffande avdrag för nedskrivning å fartygskontrakt i vad avser tankfartyg. Däremot synes icke bärande skäl ha förebragts för större avdrag för nedskrivning av fartygskontrakt avseende torrlastfartyg än som medgavs vid 1958 års taxering.

### Utskottet

I de förevarande motionerna har yrkats skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag till 1959 års riksdag om införande av förmånligare regler för avskrivning av fartyg än de nu gällande. Motionärerna anser sådana särskilda avskrivningsregler beträffande fartyg vara motiverade med hänsyn till den speciella ställning sjöfarten intar i vårt näringsliv. De framhåller, att avskrivningarna å de äldre fartygens anskaffningspris icke räcker till för att under tider med ständigt uppåtgående priser täcka anskaffningskostnaden för ersättningsfartyg. Med den konjunkturkänslighet, som utmärker sjöfartsnäringen, och med de risker, som är förbundna med denna näring, är det ett livsvillkor för de svenska rederierna att dessa under vinstgivande år får möjlighet att av sina vinster reservera de belopp, som erfordras för att deras fartyg skall vara fullt driftdugliga och konkurrenskraftiga. Icke minst under en tid, då andra länder söker draga till sig så mycket främmande tonnage som möjligt genom att bereda rederierna därstädes praktisk taget total skattefrihet, är det än mera angeläget för ett land som vårt, som för sin export och import är beroende av att inom landet finnes en konkurrenskraftig sjöfartsnäring, att denna icke drabbas av en så hård skattebelastning, att den förlorar sin slagkraft på den internationella marknaden.

För att möjliggöra för rederierna att uppsamla medel för anskaffning av ersättningstonnage bör enligt motionärernas mening nedskrivning medges på leveranskontrakt rörande fartyg under byggnadstiden med 40 procent av det kontraherade priset. Sådan nedskrivning bör få ske utan att som för närvarande krav uppställas på att prisfall inträffat eller risk därför föreligger. Genom en sådan regel skulle man också undvika den olägenhet, som ligger däri att riksskattenämndens anvisningar rörande lämpliga procenttal för nedskrivning på fartygskontrakt kommer först i slutet av året och kan meddelas endast för ett år i taget. Vidare bör enligt motionärernas åsikt avskrivning sedan fartyget levererats verkställas på det totala anskaffningsvärdet utan att detta — som enligt gällande rätt skall ske — reduceras med det belopp för vilket tidigare nedskrivning på fartygskontrakt åtnjutits.

Utskottet kan för sin del inte ingå på en närmare bedömning av sjöfartens sannolika framtida utveckling och möjligheterna för de svenska rederierna att i framtiden hävda sig i den internationella konkurrensen. Såvitt utskottet kan bedöma är det åtskilliga omständigheter som talar för uppfattningen, att rederinäringen går en tid av hårdnande utländsk konkurrens till mötes. I dagens läge, som bl. a. kännetecknas av en minskande omfattning av världshandeln, synes konkurrensförhållandena vara hårt pressade, vilket bl. a. avspeglar sig i de alltsedan våren 1957 sjunkande fraktsatserna. Enligt de fraktindex, som kommerskollegium månadsvis redovisar, har sålunda fraktindex för tankfarten sjunkit till ca hälften av årsmedeltalet för år 1948, medan index för trampfarten hållit sig något över 1948 års nivå. Jämfört med år 1955, vilket år torde ha varit tämligen normalt för sjöfartens del, ligger genomsnittsindex för de första tre kvartalen år 1958 betydligt lägre än för motsvarande tid år 1955 eller vid 108 för trampfart och 54 för tankfart mot år 1955 149 resp. 81. Av konjunkturinstitutets höst-rapport framgår att det s. k. sjöfartsnettot under de första åtta månaderna av år 1958 var ca 20 procent lägre än under motsvarande tid i fjol.

Som ett tecken på hur rederinäringen bedömer framtidsutsikterna kan anföras att värdet av under år 1957 tecknade nybyggnadskontrakt endast uppgick till omkring en femtedel av motsvarande tal för år 1956 och det torde kunna antagas att förhållandena härutinnan i år blir i stort sett desamma som under år 1957. Då en viss överdimensionering av världshandelsflottan lär föreligga, kan även vid en normal omfattning av världshandeln den skärpta konkurrensen förväntas bestå. Utsikterna för de svenska rederierna att framgångsrikt hävda sig i den utländska konkurrensen torde i hög grad bli beroende av deras möjligheter att förnya och rationalisera fartygsbeståndet.

Uppenbarligen skulle den av motionärerna ifrågasatta lagstiftningen ge åtminstone vissa rederiföretag ökade möjligheter att med obeskattade vinstmedel anskaffa nya fartyg och därigenom stärka deras konkurrenskraft. Utskottet kan också instämman i motionärernas uttalande att för rederinäringen föreligger speciella förhållanden. Sålunda är den konjunkturkänslig i högre grad än flertalet andra näringsgrenar. Särskilda förhållanden före-

ligger också däri, att rederierna måste arbeta med förhållandevis kapitalkrävande inventarier samtidigt som de praktiskt taget helt saknar varulager, å vilka konsolideringsnedskrivningar kan göras. Dessa förhållanden har — som framgår av den tidigare lämnade redogörelsen — föranlett att vissa avsteg från eljest gällande beskattningsregler ansetts kunna göras i fråga om fartyg. Utskottet kan i detta sammanhang erinra om de särskilda regler som gäller för beskattning av försäkringsersättning avseende fartyg och lagstiftningen om fartygsfonder.

Huruvida man i dagens läge bör gå längre och ge rederinäringen ytterligare förmåner i beskattningshänseende är emellertid enligt utskottets mening ytterligt tveksamt. Som tidigare i olika sammanhang framhållits från riksdagens sida, kan berättigade invändningar resas mot att en viss näringsgren i beskattningshänseende behandlas enligt speciella regler. Om sådana regler nu införes för rederiföretagen skulle säkerligen från andra näringsgrenar, som i likhet med rederinäringen har att kämpa mot en skärpt utländsk konkurrens och därigenom tvingas till stora nyinvesteringar i maskiner eller byggnader, liknande anspråk resas på en förmånligare behandling i skattehänseende. Visserligen tillkommer för rederiernas del en konkurrensfaktor som andra näringsgrenar inte behöver i samma utsträckning beakta, nämligen att konkurrerande utländska företag i stor utsträckning slipper praktiskt taget all beskattning. Som motionärerna påpekat synes nämligen en allt större del av världshandelsflottan överföras till länder med ingen eller obetydlig beskattning av rederiföretag. Det är dock uppenbarligen inte möjligt att här genomföra sådana skattelättnader att likställighet mellan svenska rederier och rederiföretag i nämnda länder kan uppnås. Under senare tid har också krafter varit i rörelse för att på annat sätt stävja den illojala konkurrens som anses ha bedrivits på detta område. I första hand får man lita till dylika åtgärder och först om sådana visar sig verkningslösa söka angripa problemet från andra utgångspunkter, exempelvis via beskattningen.

En lagstiftning enligt de av motionärerna uppdragna riktlinjerna skulle innebära att ett fartyg i avskrivningshänseende skulle komma att behandlas gynnsammare än andra maskiner och inventarier, framför allt därigenom att avskrivningen på fartyget skulle få ske med större belopp än som motsvarar fulla anskaffningsvärdet. Man skulle därmed i fråga om avskrivningsunderlagets bestämmande få olika principer för inventarier av skilda slag. Medan man för andra inventarier än fartyg skulle lägga anskaffningsvärdet till grund för avskrivningen, skulle man rörande fartyg såsom avskrivningsunderlag ha ett värde, vilket i vissa lägen kan motsvara nuvärdet eller i varje fall är högre än det historiska anskaffningsvärdet. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att företagsbeskattningskommittén i enlighet med sina direktiv även hade att pröva frågan, om man såsom underlag för avskrivningen borde ha anskaffningsvärdet eller återanskaffningsvärdet. Kommittén konstaterade i sitt år 1954 avlämnade betänkande med förslag till ändrad företagsbeskattning (SOU 1954: 19), att det varken från

teoretiska eller praktiska utgångspunkter förelåg någon enhetlig uppfattning i fråga om det berättigade i att beräkna avskrivning på nuvärdet och ansåg sig böra avvisa en avskrivning å detta värde. Enligt utskottets mening är det inte lämpligt att i fråga om en viss art av inventarier avvika från den hittills tillämpade principen.

Vad förut invänts mot specialregler för rederinäringen, gäller givetvis också den i motionerna ifrågasatta ändringen av reglerna för kontraktsnedskrivning. Härutinnan vill utskottet jämväl erinra om att riksskattenämnden alltsedan 1952 års taxering årligen till ledning för taxeringsmyndigheterna meddelat anvisningar rörande nedskrivning å fartygskontrakt. Vid 1958 års taxering föreslog nämnden att avskrivning skulle få ske med 10—20 procent allt efter beställningsår och leveransår. Utskottet, som tagit del av innehållet i en till riksskattenämnden ingiven, den 17 september 1958 dagtecknad framställning från Sveriges Redareförening med förslag rörande motsvarande procenttal vid 1959 års taxering ävensom i däröver avgivna remissutlåtanden, vill i detta sammanhang omnämna att därvid inte från något håll yrkats så stor nedskrivning som med 40 procent av kontraktspriset. Sveriges Redareförening har i nämnda framställning ansett en nedskrivning med 20—35 procent befogad. I och för sig möter inte hinder att, om priset eller prisetrisken därtill föranleder, vid taxeringen medge avdrag för nedskrivning å fartygskontrakt med högre procenttal än 40. I vissa lägen kan den nuvarande regeln under kontraktstiden således visa sig förmånligare än den av motionärerna ifrågasatta, även om den senare på längre sikt ger större nedskrivningsmöjligheter. Enligt utskottets mening är emellertid den i motionerna förordade nedskrivningsregeln inte förenad med sådana fördelar att den bör ges företräde framför den nuvarande generella regeln.

Av vad ovan anförts framgår att utskottet inte anser sig kunna tillstyrka yrkandet i de föreliggande motionerna om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag till 1959 års riksdag rörande ändrade regler för avskrivning av fartyg. Detta betyder emellertid inte att utskottet ställer sig oförstående till de svårigheter, som den svenska rederinäringen har att kämpa emot. Enligt vad utskottet har sig bekant är åtskilliga frågor rörande den svenska rederinäringens villkor, däribland det i motionerna behandlade skatteproblemet liksom andra spørsmål inom beskattningsområdet, på grund av framställningar från redarhåll föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t med oavlåten uppmärksamhet följer utvecklingen på detta område och vidtar de åtgärder, som kan visa sig erforderliga.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att de likalydande motionerna I: B 177 av herrar Svärd och Per-Olof Hanson samt II: B 226 av fru Sandström och herr Regnéll angående vissa ändringar i gällande författningar för avskrivning å fartyg vid beskattningen måtte, i



den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 18 november 1958

På bevillningsutskottets vägnar:

EDGAR SJÖDAHL

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Sjödahl, Hagberg, Eriksson, Spetz, Gustaf Elofsson\*, fröken Ranmark, herrar Söderquist, Wörnberg, Siegbahn\* och Alvar Andersson; samt

från andra kammaren: herrar Sundström, Kollberg, Kärrlander, Gustafson i Göteborg, Asp\*, Darlin, fru Holmqvist, herrar Kristenson i Göteborg, de Jounge och Antonsson\*.

\* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

---

**Reservationer**

I) av herrar *Hagberg, Darlin* och *de Jounge*, vilka — under hänvisning till innehållet i de likalydande motionerna I: B 177 av herrar Svärd och Per-Olof Hanson samt II: B 226 av fru Sandström och herr Regnéll — ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen i anledning av nämnda motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte förelägga 1959 års riksdag förslag till sådana ändringar i gällande skatteförfattningar, att rederierna medges rätt att göra avdrag för avskrivning å leveranskontrakt rörande fartyg under byggnadstiden — oberoende av om prisfall under sagda tid inträffat eller risk härför föreligger — med viss procent av kontraktspriset, förslagsvis 40, samt att, sedan fartyget levererats, verkställa avskrivningar å fartygets totala anskaffningsvärde.

II) av herrar *Söderquist, Kollberg* och *Gustafson* i Göteborg, vilka *dels* ansett att utskottets yttrande bort ha följande lydelse:

I de — — — (= utskottet s. 13 rad 19 nedifrån — s. 15 rad 8 uppifrån) — — — om fartygsfonder.

Vad beträffar det i motionerna framställda yrkandet om rätt för rederiföretagen att avskrika intill 40 % på nybyggnadskontrakt utan att krav uppställas på att prisfall inträffat eller risk därför föreligger, finner utskottet att de för rederinäringen speciella förhållanden, som ovan åberopats, utgör ett bärande skäl för tillgodoseende av motionernas syfte. Utskottet vill sär-

skilt framhålla den konkurrens som de svenska rederierna utsättes för därigenom att en allt större del av världshandelsflottan överflyttas till länder med ingen eller obetydlig beskattning av rederiföretag och således seglar under s. k. bekvämlighetsflagg.

Även om det inte är möjligt att helt motverka denna tendens med skattepolitiska åtgärder, finns det dock ingen anledning att underlåta att vidtaga åtgärder på ett område där olikheterna i konkurrensförhållandena framträder som mycket kännbara, nämligen på skatteområdet. Visserligen har riksskatte-nämnden alltsedan 1952 års taxering årligen meddelat anvisningar till ledning för taxeringsmyndigheterna rörande nedskrivning av fartygskontrakt. Då emellertid sådant besked regelmässigt lämnas först mot slutet av varje beskattningsår, innebär nuvarande praxis en viss osäkerhet för vederbörande företag. En bestämd procentsats, som rederiföretagen alltid kunde räkna med, skulle otvivelaktigt vara av betydande värde för deras möjlighet till planering. Utskottet föreslår därför, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om förslag till nästa års riksdag om sådana ändringar i gällande skatteförfattningar att rederiföretag medges rätt att göra avdrag för avskrivning på leveranskontrakt rörande fartyg under byggnadstiden med 40 % av kontraktspriset oberoende av om prisfall under sagda tid inträffat eller risk härför föreligger. De nu förefintliga möjligheterna, att, om priset eller prisfallsrisken därtill föranleder, vid taxeringen medge avdrag för nedskrivning å fartygskontrakt med högre procenttal än 40, kommer självfallet att kvarstå.

I motionerna har föreslagits, att rederiföretagen utöver rätten att nedskryva 40 % av kontraktspriset skall äga rätt att verkställa avskrivning med 100 % på anskaffningsvärdet. Den föreslagna regeln syftar till att åstadkomma en schablonmässig regel för avskrivning på återanskaffningsvärdet. Utskottet finner det i och för sig principiellt skäligt att avskrivning skall få göras på återanskaffningsvärdet. Denna fråga har senast behandlats av 1952 års företagsbeskattningskommitté men det har hittills inte visat sig praktiskt möjligt att skapa lämpliga författningsregler härom.

Den ändring i gällande regler rörande nedskrivning å leveranskontrakt i enlighet med vad utskottet ovan förordat torde vara den åtgärd som i dagens läge är omedelbart genomförbar och som samtidigt utgör ett betydande steg till mera ändamålsenliga skatteregler för rederinäringen. Frågan om avskrivning på återanskaffningsvärdet finner utskottet vara värd uppmärksamhet. Den reser emellertid stora principiella problem och kan inte behandlas utan hänsynstagande till förhållandena inom övriga näringsgrenar. Åtgärder i syfte att skapa regler för avskrivning å återanskaffningsvärdet torde således inte kunna genomföras utan ingående och tidskrävande överväganden. Utskottet anser sig därför icke kunna begära förslag om lagstiftningsåtgärder på detta område till nästa år. Möjliga reformer skulle härigenom endast fördröjas.

Den i motionerna upptagna frågan är inte den enda som f. n. är aktuell för den svenska rederinäringen i de svårigheter som den har att kämpa med.

Enligt vad utskottet har sig bekant är åtskilliga frågor rörande den svenska rederinäringens villkor föremål för Kungl. Maj:ts prövning på grund av framställningar från rederihåll. Som framgått av det föregående hemställer utskottet om skyndsam ändring rörande nedskrivningen å leveranskontrakt. Vad gäller övriga aktuella problem på rederinäringens område förutsätter utskottet att Kungl. Maj:t med skärpt uppmärksamhet följer utvecklingen och vidtar de åtgärder som kan visa sig erforderliga.

*dels ock* ansett att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: B 177 av herrar Svärd och Per-Olof Hanson samt II: B 226 av fru Sandström och herr Regnéll måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte förelägga 1959 års riksdag förslag till sådana ändringar i gällande skatteförfattningar, att rederierna medges rätt att göra avdrag för avskrivning å leveranskontrakt rörande fartyg under byggnadstiden — oberoende av om prisfall under sagda tid inträffat eller risk härför föreligger — med 40 % å kontraktspriset, samt

att motionerna i övrigt anses besvarade genom vad utskottet ovan anført och hemställt.