

Nr B 225

Av fröken **Elmén**, om viss inriktning av pågående översyn rörande förvärvsavdraget för gift kvinna i beskattningen.

(Lika lydande med motion nr B 176 i Första kammaren)

Stockholm den 3 juli 1958

Brita Elmén

Nr B 226

Av fru **Sandström** och herr **Regnéll**, angående vissa ändringar i gällande författningar för avskrivning å fartyg vid beskattningen.

Den svenska sjöfarten har som bekant 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 äro så utformade, att de alltmer verka 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 äro av sådan speciell natur, att Sveriges redareförening funnit sig böra fästa statsmakternas särskilda uppmärksamhet härpå i den 15 oktober 1957 dagtecknad skrivelse till Konungen, vari föreningen påyrkat vissa ändringar i våra gällande skattebestämmelser.

Enligt vad vi erfarit äro vissa av de av Redareföreningen i dess förenämnda skrivelse framlagda förslagen till ändringar i gällande skattebestämmelser föremål för utredning, varför vi anse oss i detta sammanhang sakna anledning att närmare ingå på dessa spörsmål. Den för rederinäringen mycket betydelsefulla frågan om avskrivning för värdeminskning å fartyg, vari föreningen även hemställt om ändring i gällande bestämmelser, har emellertid, såvitt oss är bekant, ännu ej föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Innan vi närmare ingå på denna fråga må här i korthet erinras om den svenska sjöfartens stora betydelse ur ekonomisk synpunkt för vårt land.

Den svenska handelsflottans starka utveckling från 1939 till dags dato 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. Till belysande härav må 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 finnas ej för tiden före 1948. För att ändock få en bild över vad utrikessjöfarten tillfört landet i inkomster för 1938 samt åren 1948—1957 må här angivas handelsflottans bruttofrakter i utrikes fart:

År	Bruttofrakt i utrikes fart tkr.
1938	314 600
1948	839 300
1949	955 600
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 ha 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. Hela bruttotonnaget har emellertid ej nyttjats i utrikesfart, utan en del av tonnaget har använts i inrikesfart, vars bruttofrakter ej ingå i de nyssnämnda beloppen.

Den skärpning av företagsbeskattningen, som genomförts under de senaste åren, är så väl bekant, att här endast behöver erinras om vad som i huvudsak ägt rum på detta område.

Samtidigt med att bolagen år 1938 medgavs rätt till fri avskrivning å maskiner och inventarier bestämdes att den statliga inkomstskatten för bolagen skulle vara proportionell och utgå med 10 % å den beskattningsbara inkomsten.

Under åren därefter har bolagsskatten vid olika tillfällen successivt ökats. År 1947 höjdes sagda skatt från 32 till 40 %, varvid bolagen dock alltjämt fingo behålla sin rätt till fri avskrivning.

År 1955, då de nuvarande bestämmelserna om begränsad avskrivning å maskiner och inventarier infördes samt reglerna om avdrag för nedskrivning å varulager och om avsättning till pensionsstiftelse skärptes, höjdes den

statliga bolagsskatten vid 1956 års taxering till 45 % och vid 1957 års taxering till 50 %.

Ett flertal andra åtgärder i skärpande riktning ha under de senare åren vidtagits på beskattningsområdet.

Efter det första världskriget drabbades vårt land av en långvarig lågkonjunktur med så djupgående ekonomiska verkningar för de svenska näringsföretagen och särskilt för rederierna, att statsmakterna funno det nödvändigt att lätta på företagsbeskattningen. Det var med stöd av den då vunna erfarenheten om angelägenheten av att särskilt bolagen måste beredas möjlighet att konsolidera sin verksamhet som bolagen enligt beslut av 1938 års riksdag medgavos rätt till fri avskrivning å maskiner och inventarier samtidigt med att den statliga inkomstskatten såsom förut nämnts uttogs såsom en proportionell skatt med endast 10 %.

Tack vare denna reform blev det för rederierna möjligt 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 ha dessa nyanskaffningar, intill dess den nu genomförda 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 äro i hög grad ägnade att motverka rederiernas strävanden att konsolidera sina företag samt att med egna medel finansiera sina nyanskaffningar. Verkningarna av den skärpta beskattningen skola närmare belysas i det följande.

Under tiden efter det senaste världskriget ha på det internationella sjöfartsområdet inträffat mycket betydelsefulla ändringar. Sålunda ha de äldre sjöfartsnationerna moderniserat och utbyggt sina handelsflottor för att göra dem mera konkurrenskraftiga. Ett flertal länder, som tidigare icke hade egna handelsflottor, ha gått in för att skaffa 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 skola fraktas å det landets fartyg, åtminstone till 50 %. Om man bortser från vissa amerikanska stater, äro 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 gått in för 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 beräknades 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, kunna 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 överförs 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.

I syfte att söka komma till rätta med konkurrenssvårigheterna gentemot fartyg under »flags of convenience» ha sjöfartsnationerna vid skilda tillfällen diskuterat denna angelägenhet men ej kunnat enas om några lämpliga gemensamma åtgärder. Varje land för sig måste därför vidtaga sådana åtgärder, som äro ägnade att bereda det egna landets sjöfartsnäring möjlighet att på rimliga villkor konkurrera med nyssnämnda fartyg. För att förhindra fortsatt flykt av tonnage till länder med inga eller endast obetydliga skatter för där förefintliga rederier ha vissa betydelsefulla sjöfartsländer redan genomfört eller stå i begrepp att genomföra skattelättnader för det egna landets rederier. Det ligger i sakens natur, att, i den mån främmande länder i olika hänseenden slå vakt om sin egen rederinäringens intressen, sagda näring blir väsentligt mera konkurrenskraftig gentemot sådana rederier, som ej åtnjuta samma förmån. De svenska rederierna tillhöra den sistnämnda kategorien. Det är av stor vikt, att åtgärder snarast vidtagas för att möjliggöra för svenska rederier att på likvärdig basis med utländska sådana företag konkurrera på sjöfartsområdet. För undvikande av varje missförstånd må här framhållas, att svensk sjöfart ej begärt att få några subventioner från det allmänna och ej heller önskar att få några sådana. Vad som från svensk sjöfarts sida rimligtvis kan påfordras är, att våra beskattningsregler erhålla en sådan utformning att de ej hämma näringens sunda utveckling samt att rederierna ej drabbas av en sådan skärpt beskattning, att deras fortbestånd kan äventyras.

Den år 1938 genomförda regeln om rätt till fri avskrivning å maskiner och inventarier samtidigt med att den statliga inkomstskatten för bolag uttogs som en proportionell skatt efter endast 10 % var av mycket stor betydelse för den svenska rederinäringen. Det var emellertid icke endast rederierna, som fingo nytta av denna reform på beskattningsområdet, utan denna har även varit till utomordentligt gagn för hela vårt land.

Då det gäller att bedöma avskrivningsfrågan måste beaktas, att vid avyttring av fartyg beskattas den bokföringsvinst, som erhålles vid avyttring av ett fartyg, såsom inkomst av rörelse. Det är vidare att märka, att endast 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 ersättnings-tonnage 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, som rederierna kunna komma att ställas inför inom en ej alltför avlägsen tid och som till sina ekonomiska verkningar i dag ej kan överblickas men som det är nödvändigt att räkna med, 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 bliva aktuella, komma att röra sig om högst betydande belopp. Att denna tid ej är så avlägsen som man tidigare trott framgår därav, att handelsfartyg med atomenergi som drivmedel redan äro under byggnad och beräknas vara färdiga om ett par år. Skulle det därvid visa sig, att sagda fartyg bliva mer ekonomiska i drift än våra nuvarande, är det nödvändigt att de rederier, som alltjämt vilja vara med i konkurrensen, ha sådan ekonomisk ställning att de kunna göra de investeringar, som den nya tidens krav ställa på rederierna.

Den svenska sjöfartsnäringsen har redan på grund av den hårda beskattningen av rederiföretagen kommit i det allvarliga läget, att — ehuru de svenska rederierna ute i världen åtnjuta stort anseende för den goda service de lämna — deras konkurrensförmåga starkt beskäres. Icke minst gäller detta i förhållande till sådana utländska rederier, som äro 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.

Rederinäringsen 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. Innan vi när-

mare ingå på detta spörsmål, finna vi oss böra fästa uppmärksamheten på huru avskrivningsfrågan lösts i ett av världens främsta sjöfartsländer, nämligen England.

Under innevarande år ha i England införts bestämmelser därom, att rederierna äga rätt att verkställa avskrivning å leveranskontrakt med 40 % av avtalat pris å nybeställda fartyg i stället för tidigare medgivna 20 %. Sagda rederier äga därutöver rätt att nedskryva nämnda fartyg med fulla värdet. Beträffande avskrivning å redan färdigt tonnage gälla bestämmelser som innebära, att ett nytt fartyg kan avskrivas på 6 å 7 år. Denna reform har genomförts för att underlätta finansieringen av nya fartyg samt för att söka förhindra fortsatt flykt av tonnage till Bermuda.

I vårt land finnas ej några lagstadgade procentsatser för avskrivning å leveranskontrakt rörande fartyg, utan riksskattenämnden plägar varje år avgöra om och i vad mån nedskrivning å dylika kontrakt på grund av prisfallsrisk får äga rum.

Våra bestämmelser i fråga om kontraktsavskrivning avvika 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. Till ledning för beskattningsmyndigheterna och de skattskyldiga brukar såsom förut nämnts riksskattenämnden varje år utfärda anvisningar härom och därvid även angiva med huru stor procent av avtalat pris avskrivning får ske. I England äro såsom framgår av det ovan anförda bestämmelserna om kontraktsavskrivning konstruerade på det sätt, att kontraktet redan under byggnadstiden betraktas såsom ett avskrivningsobjekt samt att en bestämd procentsats beträffande avskrivningens storlek finnes angiven i författningen.

De svenska bestämmelserna på detta område skapa ett osäkerhetstillstånd för de rederier, som nödgas beställa nya fartyg, i det att nämnda rederier på förhand ej kunna bedöma, om de skola 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. Såsom tidigare framhållits, räcka avskrivningarna å de äldre fartygens anskaffningspris icke på långa vägar till för att under tider med ständigt uppåtgående priser täcka anskaffningskostnaden för ersättningsfartyg. 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 ha möjlighet att av sina vinster reservera de belopp, som erfordras för att deras flottor skola vara fullt driftdugliga och konkurrenskraftiga. Icke minst under en tid, då andra länder söka draga till sig så mycket främmande tonnage som möjligt genom att bereda rederierna därstädes skattefrihet helt eller så gott som helt, är det ännu 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.

Med utgångspunkt från vad ovan anförts få vi föreslå, att denna fråga 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 medgivas 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 väsentligt understiger det förstnämnda värdet.

Därest svensk rederinäring skall kunna icke blott hävda sig i konkurrensen med utländsk sjöfart utan även för framtiden utvecklas på ett för vårt land gagnarikt sätt är det nödvändigt, att den av oss här ovan berörda frågan snarast bringas till en slutlig lösning. Under åberopande av vad vi ovan anförd få vi anhålla,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att sådana ändringar vidtagas i gällande skatteförfattningar, att rederierna medgivas 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.

Stockholm den 3 juli 1958

Ragnhild Sandström

C. G. Regnell