

## Nr 234.

Av herr **Andersson** i Rasjön **m. fl.**, *angående ytterligare begränsning av rätten för skattskyldig att sammanföra inkomster från olika verksamhetsgrenar till en och samma förvärvskälla.*

Frågan om de särskilda förvärvskällornas avgränsning vid beskattningen är av synnerlig betydelse för kommunerna. Kommunalskattekommittén säger därom i sitt 1924 avgivna betänkande bland annat följande. »Det är av vikt, att särskilda förvärvskällor i samme innehavares hand noggrant avgränsas från varandra dels för vinnande av ordning och reda vid deklarations- och taxeringsförfarande och dels för tillgodo-seende av kommunens rätt att beskatta inkomsten från varje förvärvskälla, som är hänförlig till kommunen. Särskilt för förlustavdragen är det nödvändigt, att respektive förvärvskällor hållas i sär, då, på sätt förslaget innehåller, förlust å en, till viss kommun hänförlig förvärvskälla icke får avräknas å inkomsten från annan förvärvskälla, som tillhör annan kommuns beskattningsområde.»

Ur de skattskyldiga näringsidkarnas synpunkt är det däremot ett betydande intresse, att bestämmelserna i berörda avseenden bli så vida som möjligt. Det skall villigt erkännas att avvägningar mellan kommunernas skatteintresse och företagarnas berättigade krav att bestämmelserna om skatteköllornas avgränsning icke bli alltför snäva äro av ganska svårlöst natur. Särskilt framträder denna svårighet beträffande förvärvskällan rörelse. Den stora betydelse denna fråga har för kommunerna kräver likväl, att spörsmålet ägnas ingående uppmärksamhet.

I kommunalskattekommitténs förslag till kommunalskattelag 24 § c) med anvisningar har kommittén sökt finna en lämplig avvägning mellan dessa båda intressen. Vid riksdagens behandling av Kungl. Maj:ts förslag till kommunalskattelag hävdades i en framförd motion, att kommitténs och Kungl. Maj:ts förslag till bestämmelser om förvärvskällornas avgränsning beträffande rörelse ur näringsidkarnas synpunkt vore alltför snävt avfattad. I anledning härav föreslog det särskilda utskottet de bestämmelser i berörda avseende, som återfinnas i kommunalskattelagens 18 § c) med anvisningar. Genom utskottets formulering vidgades i avsevärd omfattning de begränsningar kommittén uppställt för möjligheten att genom sammanslagning av olika verksamhetsgrenar i beskattningshänseende betrakta den som en förvärvskälla. Huruvida kommit-

téns förslag i tillräcklig mån tillvaratog kommunernas intressen i denna fråga kan ävenledes vara föremål för tvekan.

Genom tvenne utslag har under sistlidne höst regeringsrätten givit en tolkning av stadgandet i kommunalskattelagens 18 § c), som icke endast för de kommuner, som av utslaget beröres, är av synnerlig stor betydelse utan som det med skäl kan antagas i allmänhet kommer att hava en prejudicerande betydelse för tolkningen av begreppet »särskild förvärvskälla».

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds intäkter ha under de senaste åren härflutit från gruvrörelse, järnvägsdrift, rederirörelse, aktieinnehav och intäkt av royalty. Intäkten av royalty från gruvbrytningen i Lappland upphör från och med den 1 oktober innevarande år. Före år 1928 betraktades bolagets olika rörelsegrenar av skattemyndigheterna såsom var för sig särskilda förvärvskällor. Bolaget uppdelade likaledes i sin deklaration år 1928 den beskattningsbara inkomsten enligt dessa grunder. Vederbörande taxeringsmyndigheter i Stockholm ansågo däremot att gruvrörelse och rederirörelse borde i beskattningsavseende betraktas som en och samma rörelse. Vid 1929 års taxering utvidgade mellankommunala prövningsnämnden denna princip ytterligare och sammanförde bolagets intäkter av gruvdrift, järnvägsdrift, rederirörelse och inkomst i form av royalty till en och samma förvärvskälla. Efter anförda besvär förklarade kammarrätten, att de olika förvärvsgrenarna borde anses som särskilda förvärvskällor, varemot regeringsrätten genom utslag den 26 och 30 november 1931 förklarar, att bolagets inkomster av gruvdrift, järnvägsdrift och rederirörelse samt intäkt av royalty skulle betraktas som härfluten ur en och samma inkomstkälla.

Till belysande av frågan har Grängärde kommun, vilken i sina besvär yrkat att gruvdriften i Grängesberg, i enlighet med taxeringsnämndens i Grängesberg och Kopparbergs läns prövningsnämnd uppfattning, måtte betraktas såsom särskild förvärvskälla, anfört bland annat följande. Järnvägslinjerna från Ludvika till Oxelösund ha tillkommit för att fylla allmänna trafikbehov långt innan det var tal om export av malm från Grängesberg. Bandelen Örebro—Köping öppnades sålunda för allmän trafik under åren 1857—1867, Frövi—Ludvika järnväg åren 1871—1873 och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg åren 1876—1877. Först under år 1883 bildades Grängesbergs gruvaktiebolag med huvudsakligt syfte att inköpa och exploatera järnmalmsfyndigheter i Grängesberg, varefter utfraktning av malm för export tog sin början. Även om trafikbolagets centrala överledning är gemensam för de båda förvärvsgrenarna, är likväl beträffande såväl förvaltning som bokföring järnvägsdriften helt skild från gruvrörelsen, och sett ur synpunkten av den historiska tillkomsten av järnvägslinjerna och malmexporten från Grängesberg kan det icke göras gällande, att järnvägarna anlagts för att möjliggöra malmexporten och icke heller att gruvdriften i Grängesberg varit eller är nöd-

vändig för järnvägsdriftens uppehållande. Gruvrörelsen och järnvägsdriften måste betraktas som två förvärvsgrenar i samma ägares hand, vilka likväl icke äro så intimt förbundna att de kunna anses utgöra en gemensam förvärvskälla. Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds rederirörelse har sin upprinnelse i rederiaktiebolaget Luleå—Ofoten, vilket bildades på initiativ av aktiebolaget Gellivare Malmfält år 1899. Om syftet med rederibolagets tillkomst meddelas i a.-b. Gellivare malmfälts styrelseberättelse till 1900 års ordinarie bolagsstämma följande: »För uppmuntrande av en av våra modernärningar, sjöfarten, har på styrelsens initiativ bildats rederiaktiebolaget Luleå—Ofoten, uti vilket bolag inköpts huvuddelen av aktierna». Och i bolagets balansräkning för 1899 är upptaget bland fordringar och andelar i bolag: Rederiaktiebolaget Luleå—Ofoten 925,450 kronor 13 öre. Den 20 maj 1916 beslöts att rederibolaget skulle träda i likvidation och dess ångbåtsflotta och övriga egendom omedelbart förvärfvas av trafikbolaget, vilket ägde samtliga aktier i rederibolaget förutom 4.

Trafikbolagets utsklippning från Oxelösund av Grängesbergsmalm uppgick under år 1927 — det verksamhetsår, som 1928 års taxering avser — till 958,552 ton och den kvantitet malm, som utskleppades med trafikbolagets fartyg, utgjorde enligt bolagets uppgift 256,762 ton, vilket motsvarade endast cirka 8.02 procent av flottans totala transportförmåga. Trafikbolaget har en handelsflotta på tillsammans 175,000 d. w. ton och om för bolagets malmsändning från Oxelösund under 1927 uteslutande använts bolagets fartyg, hade ändå icke mer än omkring 30 procent av flottans totala transportförmåga härför tagits i anspråk.

Bolagets fartyg gå i malmfrakt nästan uteslutande på Narvik och Luleå, men dessutom har bolagets tonnage under de senare åren i stor utsträckning insatts å andra trader och tagit laster av helt annat slag än malm d. v. s. drivits som fristående rederirörelse. I trafikbolagets och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags malmutsklippning under år 1927 från Narvik, Luleå och Oxelösund deltog trafikbolagets fartyg med endast cirka 58 procent av sin transportförmåga. I övrigt sysselsattes fartygen i den öppna marknaden.

Det torde vara ostridigt att trafikbolagets transportflotta i första hand tillkommit med hänsyn till ökningen av malmexporten från de lappländska gruvfälten. Härvid bör dock bemärkas att malmbefraktningen från Narvik och Luleå icke sker för trafikbolagets räkning utan för Luossavaara-Kiirunavaara-bolaget eller för detta bolags malmköparens räkning. Kommunen framhöll vidare att Luossavaara-Kiirunavaaraaktiebolaget icke är att betrakta som ett dotterbolag till trafikbolaget av den art, att de båda bolagens gruvdrift kunna anses som en gemensam rörelse.

I framställning till mellankommunala prövningsnämnden har bolaget beträffande rederirörelse vitsordat de av kommunen lämnade sifferuppgifterna och framhållit bland annat, att till förmån för den av skatte-

myndigheterna i Stockholm hävdade uppfattningen talar, utom gemensamhet i centralledning och det förhållandet, att bolagets fartyg till större delen användas för fraktning av malm, som av bolaget försäljes, jämväl den omständigheten, att bolagets fartyg anskaffats uteslutande för att trygga tillgången till tonnage, som för bolagets verksamhet varit oundgängligen nödvändigt. Bolaget framhöll vidare att under år av riklig tillgång till tonnage för malmbefraktningen sysselsattes en del av bolagets flotta i mer lönande trader, men bolaget anser nödvändigt att hava riklig tillgång till fartyg för att kunna bättre reglera malmfraktmarknaden, när raterna å densamma visa stigande tendens.

Den största delen av bolagets transportflotta anskaffades genom nybyggnad hos Götaverken under kriget och de första fredsåren, med då rådande höga byggnadskostnader, varför dessa fartyg helt naturligt blevo synnerligen dyra. En följd härav har blivit att befraktningsinkomsterna icke förslå till av taxeringsmyndigheterna medgiven avskrivning. Genom att gruvdriften och rederirörelsen betraktas som en gemensam förvärvskälla täckes förlusten på rederirörelsen av intäkten från gruvdriften. Konsekvensen av ett sådant beskattningsförfarande för den kommun, där gruvdriften bedrives, för väghållningsdistriktet och landstinget ligger i öppen dag.

År 1928 taxerades bolaget i Grängesberg, i enlighet med av bolaget avgiven deklaration, till bevillning för 4,152,310 kronors inkomst av gruvrörelse. Av taxeringsmyndigheterna i Stockholms stad, där den nya beskattningsprincipen första gången tillämpades, upptogs däremot den i Grängesberg beskattningsbara bevillningstaxerade inkomsten till endast 2,069,226 kronor. År 1929 taxerades bolaget i Grängesberg till kommunal inkomstskatt för 2,481,540 kronors inkomst. Enligt mellankommunala prövningsnämndens av regeringsrätten fastställda taxering har bolagets gruvdrift icke ansetts under året lämna någon skattepliktig inkomst. Under år 1930 utgjorde bolagets taxerade inkomst i Grängesberg 3,875,840 kronor, vilket belopp av mellankommunala prövningsnämnden nedsattes till 705,590 kronor. Under år 1931 har bolaget taxerats i Grängesberg för 3,253,100 kronors inkomst, vilket belopp av mellankommunala prövningsnämnden nedsatts till 393,240 kronor. Under en lång följd av år synes det nya skatteförfarandet komma att medföra att bolaget icke får någon eller endast en relativt ringa kommunalt beskattningsbar intäkt från gruvdriften i Grängesberg.

Utan att ingå på frågan om det berättigade eller icke i skattemyndigheternas betraktande av Kirunabolaget, som är dotterbolag till Grängesbergsbolaget, visar även detta exempel hur skattelagstiftningen skapat en möjlighet att genom bildande av dotterbolag vinna skattelättnad. Bolagets transportflotta är obestriddligen till sin långt övervägande del avsedd för transport av lapplandsmalm. Genom att trafikbolaget erhåller största delen av sin intäkt från de lappländska gruvorna genom utdelning

från Kirunabolaget och efter den 1 nästkommande oktober hela intäkten i form av utdelningar, bär denna bolagets inkomst ur skattesynpunkt icke någon del av den på rederirörelsen uppstående förlusten.

Utgången av det anförda skattemålet synes oss icke endast komma att medföra bekymmersamma konsekvenser för den kommun, väghållningsdistrikt och landsting, som äro direkt berörda därav. Beslutet kommer helt säkert att i allmänhet verka prejudicerande vid skattelagens tillämpning.

På grund av vad sålunda anförts synes oss angeläget, att den avvägning av kommunernas skatteintresse och näringsidkarnas krav på rörelsefrihet i skattehänseende, som är inrymd i kommunalskattelagens 18 § c) blir föremål för förnyad skyndsam utredning.

Det hemställles,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om skyndsam utredning angående en ytterligare begränsning i rätten för skattskyldiga att med stöd av bestämmelsen i kommunalskattelagen 18 § c) sammanföra inkomster från olika verksamhetsgrenar till en och samma förvärvskälla och till riksdagen avgiva det förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 22 januari 1932.

*Gustaf Andersson*  
i Rasjön.

*A. Olsson*  
i Mora.

*Verner Karlsson.*

*C. R. Jansson.*

*Jones Erik Andersson*  
i Ovanmyra.

*Evald Ericsson*  
i Sörsjön.