

**Nr 197.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående frihet från utskiftningsskatt vid upplösning av Bergslagernas järnvägsaktiebolag m. fl. bolag; given Stockholms slott den 2 april 1948.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning angående frihet från utskiftningsskatt vid upplösning av Bergslagernas järnvägsaktiebolag m. fl. bolag.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ernst Wigforss.*

**Förslag**

till

**förordning angående frihet från utskiftningsskatt vid upplösning av Bergslagernas järnvägsaktiebolag m. fl. bolag.**

Härigenom förordnas, att bestämmelserna i förordningen den 27 juni 1927 (nr 321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags och solidariska bankbolags tillgångar icke skola äga tillämpning vid upplösning av nedannämnda bolag i samband med införlivning i statsbanenätet av de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande järnvägarna, nämligen Bergslagernas järnvägsaktiebolag, Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag, Lödöse—Lilla Edets järnvägsaktiebolag, Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag, järnvägsaktiebolaget Dal—Västra Värmland och Dalslands järnvägsaktiebolag ävensom G. D. G. biltrafiks aktiebolag, Trafikaktiebolaget Haglund & Larsson, Aktiebolaget Göteborgs express & transport, Aktiebolaget Samtrafik, Aktiebolaget Hast och Aktiebolaget Fjorden.

---

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

---

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 2 april 1948.*

#### Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, fråga om frihet från utskiftningsskatt vid upplösning av Bergslagens järnvägsaktiebolag m. fl. bolag samt anför därvid följande.

#### **Inledning.**

Sedan 1947 års riksdag (skriv. nr 309) anvisat ett investeringsanslag för budgetåret 1947/48 av 80 315 000 kronor till förvärv av aktier i Bergslagens med flera järnvägsaktiebolag (GDG-bolagen), hava de avsedda aktieförvärven kommit till stånd. Kungl. Maj:t har därefter den 5 mars 1948 på föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet beslutat avlåta proposition till riksdagen (nr 191) med förslag *dels* att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att de ifrågasvarande bolagen — jämte tillhörande dotterbolag, i den mån Kungl. Maj:t så funne lämpligt — skulle träda i likvidation *dels ock* att riksdagen måtte föreskriva att de berörda järnvägarna skulle från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar.

Vid anmälan av nyssnämnda ärende framhöll chefen för kommunikationsdepartementet, att i samband med att GDG-bolagen — eventuellt med något undantag — likviderades och deras egendom utskiftades skulle bolagen enligt nu gällande bestämmelser i förekommande fall erläggas utskiftningsskatt. Då likvidation av Västeråsbanan i motsvarande ordning skedde, erlades utskiftningsskatten av statens järnvägar med anlitanande av driftmedel. I förevarande fall syntes av budgettekniska skäl driftmedlen icke lämpligen böra användas för ändamålet. Chefen för finansdepartementet komme därför senare i annat sammanhang att föreslå, att bolagen medgäves befrielse från att erlægga sådan skatt. Vid bifall till detta förslag bortföle frågan, huru täckning skulle beredas för utskiftningsskatten, och chefen för kommunikationsdepartementet ansåge sig därför ej ha anledning att vidare beröra denna fråga.

Jag anhåller nu att få upptaga den av chefen för kommunikationsdepartementet sålunda berörda frågan om befrielse från utskiftningsskatt i samband med det ifrågasvarande likvidationsförfarandet.

### Vissa uppgifter rörande GDG-bolagen.

Beträffande GDG-bolagen må följande uppgifter här återgivas från den till 1947 års riksdag avlåtna propositionen nr 242 angående förvärv av aktier i bolagen.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, Bergslagens järnvägsaktiebolag & Co (GDG) är ett inregistrerat handelsbolag med de tre järnvägsbolagen Bergslagens järnvägsaktiebolag (BJ), Gävle—Dala järnvägsaktiebolag (GDJ) och Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag (SDJ) såsom delägare. Med BJ som formell arrendator arrenderar GDG följande fyra järnvägsbolag tillhöriga järnvägar, nämligen Lödöse—Lilla Edets (LLEJ), Kil—Fryksdalens (KFJ), järnvägsaktiebolaget Dal—Västra Värmland (DVVJ) och Dalslands järnvägsaktiebolag (DJ).

Aktiekapitalen och antalet aktier i BJ, GDJ och SDJ framgå av följande uppställning:

	BJ	GDJ	SDJ
aktiekapital .....	25 146 800	12 960 000	2 132 700
antal aktier .....	125 734	129 600	21 327

Beträffande de förut omnämnda, av GDG arrenderade fyra järnvägarna må nämnas, att BJ eller av BJ kontrollerade bolag äga aktier i berörda järnvägsaktiebolag på sätt följande uppställning utvisar:

	LLEJ	KFJ	DVVJ	DJ
aktiekapital .....	336 800	2 500 000	100 000	2 751 400
antal aktier .....	3 368	12 500	1 000	27 514

#### Aktieägare:

BJ eller av BJ kontr. bolag....	1 762	5 527	1 000	19 412
övriga.....	1 606	6 973	—	8 102

GDG och de i GDG deltagande tre järnvägsbolagen äga tillsammans samtliga aktier i G. D. G. biltrafiks aktiebolag och Trafikaktiebolaget Haglund & Larsson, varjämte BJ genom av bolaget kontrollerade bolag äger samtliga aktier i Aktiebolaget Göteborgs express & transport.

Rörande den omfattning, i vilken staten i anledning av 1947 års riksdags beslut förvärvat aktier i järnvägsaktiebolagen, må hänvisas till följande uppställning, avseende tiden till och med den 30 december 1947:

Bolag	Antal aktier att förvärva	Redan förvärvade	
		antal	procent av föregående
BJ .....	100 481	97 781	97·3
GDJ.....	64 954	60 760	93·5
SDJ.....	15 380	14 848	96·5
DJ .....	8 102	6 486	80·1
KFJ.....	6 973	6 563	94·1
LLEJ .....	1 606	1 441	89·7

## Framställning från järnvägsstyrelsen jämte yttrande häröver.

I skrivelse den 17 oktober 1947 har *järnvägsstyrelsen* anfört, att i samband med likvidationen GDG-bolagen skulle komma att påföras utskiftningsskatt, vilken för samtliga GDG-bolag beräknades uppgå till 27 å 28 milj. kronor. Denna skatt skulle i huvudsak komma att drabba staten i egenskap av ägare till huvudparten av aktierna i bolagen.

Styrelsen har vidare erinrat om att motsvarande förhållanden inträffade i samband med införlivandet i statsbanenätet av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar (SWB) liksom vid avvecklingen av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag (NOJ), varvid — enligt statsmakternas beslut — täckning av skatterna skulle beredas av statens järnvägars driftmedel. I sistnämnda båda fall vållade det valda tillvägagångssättet ingen reell olägenhet, då de påförda skattebeloppen icke vore särskilt betydande i jämförelse med statens järnvägars totala överskott. De hade rymts inom ramen för ett månadsresultat. För SWB hade under december 1946 bokförts utskiftningsskatt med, i avrundat belopp, 3,19 milj. kronor, medan månadens därefter återstående överskott överstege 9 milj. kronor. För NOJ hade skatten i fråga ännu ej guldits men beräknats till cirka 1,8 milj. kronor. Med hänsyn till storleken av den för GDG-bolagen beräknade utskiftningsskatten bleve förhållandet i detta fall väsentligt annorlunda. Härtill komme att överskottet å statens järnvägars drift visat en mycket stark nedgång; statens järnvägar stode inför risken att — även utan sådan extra belastning som den nu berörda — få registrera rena driftunderskott icke blott för enstaka månader utan också för helt räkenskapsår. Vid sådant förhållande kunde järnvägsstyrelsen icke ställa i utsikt, att de statsskatter, som normalt komme att följa med avvecklingen av GDG-bolagens verksamhet, skulle kunna bestridas med driftmedel. Vidtoges icke någon åtgärd, bleve styrelsen nödsakad hemställa om särskilt anslag för skatternas täckning.

Sedan styrelsen anfört vissa principiella invändningar mot beviljandet av sådant anslag ävensom framhållit, att här icke i egentlig mening vore tal om någon utskiftning av bolagens tillgångar utan blott om en ombildning av ett statsägt företag från en organisationsform till en annan, har styrelsen ifrågasatt om icke det mest rationella vore att meddela befrielse från ifrågasvarande skatter.

*Riksräkenskapsverket* har den 19 november 1947 efter remiss avgivit utlåtande i ärendet.

Efter att inledningsvis ha påpekat att, då statens järnvägar vid en likvidation av bolagen avsåges skola övertaga dessas samtliga tillgångar och skulder, statens järnvägar komme att övertaga betalningsförpliktelsen jämväl för utskiftningsskatten, anför riksräkenskapsverket:

Skatten kan även betalas av bolagen direkt. Likvidationen medför då en motsvarande minskning av det utskiftade kapitalet. I så fall uppkommer för statens järnvägar en kapitalförlust, som likaledes måste täckas av driftmedel och som leder till samma resultat som om skatten betalas av järn-

vägsstyrelsen. Det kan därvid ifrågasättas, huruvida viss del av skatten i så fall skall drabba även ägarna till de aktier, som före likvidationstillfället icke förvärfvas av staten. Härvid bör dock tagas hänsyn till att järnvägsstyrelsen vid förvärfv av majoritetsposterna i de ifrågavarande bolagen förbundit sig att inlösa de aktier, som hembjudas järnvägsstyrelsen, till bestämt pris. Det kan vid sådant förhållande knappast anses riktigt att staten till egen fördel reducerar värdet å det lilla fåtal aktier, som av speciella skäl icke kunna hembjudas till inlösen före likvidationstillfället. Riksräkenskapsverket förutsätter därför, att samtliga aktier i de berörda bolagen skola förvärfvas av statens järnvägar till det överenskomna priset samt att utskiftningskatten i sin helhet skall drabba statens järnvägar. Riksräkenskapsverket finner likaså uppenbart, att statens järnvägar icke disponera tillräckliga medel för täckning av skattebeloppet.

Om utskiftningskatten kommer att drabba järnvägsstyrelsen, uppkommer för statens järnvägar ett underskott och för inkomsttiteln utskiftnings- och ersättningsskatt ett motsvarande överskott. I och för sig behöver en sådan transaktion icke påverka budgeten, eftersom överskottet på en inkomsttitel exakt motsvaras av underskottet på en annan inkomsttitel och hela transaktionen sålunda endast får karaktären av en omföring mellan två titlar på budgetens inkomstsida. Ur redovisningssynpunkt skulle detta dock verka förryckande på inkomststatistiken.

Järnvägsstyrelsen kan undgå utbetalning av utskiftningskatt genom att låta bolagen formellt kvarstå sedan rörelsen samt tillgångar och skulder övertagits av statens järnvägar. Bolagen skulle i så fall få karaktären av rena pappersbolag, vilkas enda tillgångar skulle utgöras av en revers, utställd av järnvägsstyrelsen. I privat verksamhet undvikes ofta på detta sätt utbetalning av utskiftningskatt. Riksräkenskapsverket kan för sin del icke finna önskvärdt, att en sådan åtgärd vidtages med avseende å nu ifrågavarande bolag, såvida icke bolagen skulle kunna övertagas av riksgäldskontoret för att i framtiden efter namnändring kunna användas för andra ändamål.

Man kan också ifrågasätta, att särskilt anslag anvisas på utgiftssidan för täckning av utskiftningskatt. Ett sådant förfaringssätt skulle dock medföra flera olägenheter. Det skulle innebära, att bolagen i realiteten om också icke formellt bleve befriade från utskiftningskatt, och det skulle medföra samma olägenheter med avseende å inkomsttiteln som betalning av utskiftningskatten direkt från järnvägsstyrelsen och det skulle dessutom verka förryckande även på budgetens utgiftssida. Riksräkenskapsverket förutsätter därför, att något anslag för detta ändamål icke anvisas.

Man kan vidare i detta sammanhang ifrågasätta, huruvida icke ett beslut om befrielse från utskiftningskatt i de fall då ett av staten helt ägt aktiebolag ombildas till statligt affärsföretag och bolaget i samband därmed går i likvidation kan givas generell räckvidd. Av flera skäl torde det dock vara praktiskt, att sådana frågor som de nu nämnda prövas från fall till fall. Ett beslut i nu ifrågavarande ärende torde därför böra givas karaktären av en *lex in casu*.

Med åberopande av vad sålunda anförts får riksräkenskapsverket tillstyrka, att Kungl. Maj:t hos nästkommande års riksdag utverkar ett beslut om befrielse från utskiftningskatt för de bolag, som ingå i trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle.

I detta sammanhang må nämnas, att *järnvägsstyrelsen* i en i förenämnda proposition nr 191 till innevarande års riksdag redovisad, den 29 januari 1948 dagtecknad skrivelse anført att — förutom de till GDG hörande sju järnvägsaktiebolagen — även sådana dotterbolag, vilkas aktier ägdes av

järnvägsbolagen eller GDG, borde gå i likvidation den 1 juli 1948, dock att med likvidationen av G. D. G. biltrafiks aktiebolag lämpligen syntes böra anstå tills vidare i avvaktan på slutförandet av pågående utredning rörande statens järnvägars organisation.

Under hand har inhämtats att med nämnda dotterbolag avsåges — förutom tidigare omnämnda G. D. G. biltrafiks aktiebolag, Trafikaktiebolaget Haglund & Larsson och Aktiebolaget Göteborgs express & transport — Aktiebolaget Samtrafik, Aktiebolaget Hast och Aktiebolaget Fjorden, samt att med likvidationen jämväl av Aktiebolaget Göteborgs express & transport borde tills vidare anstå.

### Departementschefen.

Enligt förordningen den 27 juni 1927 (nr 321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar föreligger skyldighet att vid utskiftning av bolags tillgångar erlægga utskiftningsskatt till staten. Sådan skatt utgår för närvarande med 30 procent av det till utskiftningsskatt beskattningsbara beloppet. Förordningen upptar icke något stadgande om undantag från dessa bestämmelser för sådant fall, då bolags aktier helt eller till huvudsaklig del befinna sig i statens ägo.

Det är icke för närvarande möjligt att med säkerhet bedöma storleken av den utskiftningsskatt, som vid en upplösning av nu ifrågakommande bolag kan ifrågakomma. Den av järnvägsstyrelsen gjorda beräkningen, enligt vilken skatten skulle uppgå till 27 å 28 milj. kronor, torde dock vara tillräcklig så till vida att den ger en föreställning om frågans storleksordning.

Vid de tidigare tillfällen då järnvägsaktiebolag, vari staten genom järnvägsstyrelsen förvärvat huvudparten av aktierna, trätt i likvidation, har utskiftningsskatt i förekommande fall ansetts böra täckas av statens järnvägars driftsmedel. Detta har med hänsyn till då föreliggande förhållanden ur budgetsynpunkt icke inneburit annat än en relativt betydelselös omflyttning mellan två titlar, båda tillhörande driftbudgetens inkomstsida. De av järnvägsstyrelsen åberopade omständigheterna — utskiftningsskattens storlek och det beräkneliga driftsresultatet — tala emellertid mot att i förevarande fall lösa frågan enligt denna linje. Om nämligen utskiftningsskatten skulle drabba järnvägsstyrelsen, skulle sannolikt — och detta även med beaktande av det förbättrade driftsresultat som är att förvänta i anledning av Kungl. Maj:ts beslut den 5 december 1947 om vissa taxehöjningar — uppkomma ett underskott för statens järnvägar. Detta underskott skulle visserligen motsvaras av ett överskott å inkomsttiteln utskiftnings- och ersättningsskatt, men anordningen skulle, som riksräkenskapsverket framhållit, verka förryckande på inkomststatistiken.

Då av skäl, som riksräkenskapsverket anfört, ej heller anordningen med ett särskilt anslag för täckande av utskiftningsskatten kan anses innebära en rationell och tillfredsställande lösning av frågan, föreslår jag att — så-

som i propositionen nr 191 till innevarande års riksdag förutsatts — de ifrågavarande bolagen genom särskild lagstiftning befrias från skyldighet att erlägga utskiftningsskatt.

I detta sammanhang torde jag emellertid även få beröra de konsekvenser den föreslagna anordningen kan medföra i det fall, att vid den blivande likvidationen ett visst antal aktier i bolagen fortfarande äro i enskild ägo. Huvudparten av aktierna har visserligen redan av järnvägsstyrelsen inlösts och enligt de av riksdagen godkända riktlinjerna för inlösningsförfarandet kan sådan fortsatt inlösnings äga rum intill den 1 juli 1948. Man torde likväl ha att räkna med att i särskilda fall — såsom t. ex. då aktierna ägas av dödsbo eller av utländsk medborgare — någon inlösen icke kommit till stånd före likvidationstillfället. Därest särskilda bestämmelser icke meddelas, skulle vid vederbörande bolags upplösning utskiftningsskatten erläggas av bolaget, vilket därvid hade att för skattens gäldande använda den ersättning, som staten erlagt vid övertagandet av bolagets tillgångar och skulder. Detta innebure med andra ord att det belopp, som vid utskiftningen funnes att tillgå, vore beroende icke blott av storleken av den ersättning, som staten erlägger vid övertagandet av bolagets tillgångar och skulder, utan även av den omständigheten huruvida utskiftningsskatt skulle av bolaget gäldas eller ej. De enskilda aktieägarna skulle sålunda ha ett ekonomiskt intresse av att bolaget befriades från utskiftningsskatt, ett intresse som knappast vore berättigat, därest skattebefrielsen skulle innebära att dessa aktieägare vid likvidationen tillskiftades mer än som vid frivillig inlösen av aktierna kunnat erhållas.

Man bör emellertid räkna med att den ersättning, som staten kommer att utgiva till ifrågavarande bolag vid övertagandet av deras tillgångar och skulder, så avväges att de enskilda aktieägarna vid en utskiftning icke erhålla mer än vad vid en frivillig inlösen ifrågakommit. Med hänsyn härtill och då det å andra sidan icke heller torde finnas anledning att genom utskiftningsskatt reducera ersättningen till en sådan aktieägare, som av särskilda skäl icke tillhandahållit sina aktier för inlösen, synas ur nu diskuterade synpunkter några betänkligheter icke föreligga mot att bolagen befrias från erläggande av utskiftningsskatt.

Då det för närvarande icke torde vara görligt att med säkerhet avgöra vilka av förenämnda bolag, som vid likvidation skulle komma att träffas av utskiftningsskatt, synas de ifrågasatta författningsbestämmelserna lämpligen böra så utformas, att förordningen om utskiftningsskatt förklaras överhuvud icke äga tillämpning vid upplösning av de bolag, som beröras av införlivningen. Av vad tidigare återgivits framgår att oklarhet råder icke blott om den tidpunkt, då vissa av de berörda bolagen skola gå i likvidation, utan även om vissa av dem överhuvud skola likvidera i samband med att staten övertager de ifrågavarande järnvägarna. Hinder synes dock icke möta mot att skattebefrielsen förklaras skola omfatta samtliga bolag men göres beroende av att likvidationen utgör ett led i statens järnvägars övertagande av den av bolagen bedrivna verksamheten. Härigenom förhindras att



bestämmelserna bliva tillämpliga i det fall, att något av bolagen likviderar först efter det staten eventuellt försålt aktierna i bolaget. Vidare vinner man genom den föreslagna utformningen av bestämmelserna att dessa icke bliva direkt tidsbegränsade, något som vore mindre önskvärt med tanke på att likvidationen av något eller några bolag kan av särskilda skäl befinnas icke böra omedelbart genomföras.

I enlighet med vad jag i det föregående anfört har inom finansdepartementet upprättats förslag till *förordning angående frihet från utskiftningsskatt vid upplösning av Bergslagens järnvägsaktiebolag m. fl. bolag.*

Föredragande departementschefen hemställer här efter, att nämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnar Cars.

487440. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri Aktiebolag, 1948.