

Nr 173

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om beskattning av ersättning vid övergången till högertrafik, m. m.; given Stockholms slott den 2 oktober 1964.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning om beskattning av ersättning vid övergången till högertrafik, m. m.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro

enligt Dess nådiga beslut:

BERTIL

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att ersättningar av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik skall utgöra skattepliktig inkomst endast i de fall ersättningen avser ränta eller sådan kostnad i förvärvskälla, som är avdragsgill på en gång vid taxeringen. Är kostnaden avdragsgill vid taxeringen endast i form av årliga värdeminskningssavdrag, skall enligt förslaget dylika avdrag icke få åtnjutas för kostnaden till den del den täckts av uppburen ersättning. Förslaget innebär i denna del att gällande praxis lagfästes. Vidare föreslås, i syfte att undvika skattemässiga konsekvenser av den uppskjutning av nyanskaffning av bussar som kan bli en följd av övergången till högertrafik, att kontrakt om leverans av dylika fordon, som tecknas under åren 1964—1967 för leverans senast under år 1969, skall vid taxeringen få avskrivas enligt samma regler som gäller för levererade tillgångar. Bestämmelserna föreslås skola tillämpas första gången vid 1965 års taxering.

Förslag
till
Förordning
om beskattning av ersättning vid övergången till högertrafik, m. m.

Häri genom förordnas som följer.

Beskattning av ersättning vid övergången till högertrafik

1 §.

Ersättning enligt kungörelsen den 10 april 1964 (nr 99) om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik skall vid taxeringen till statlig och kommunal inkomstskatt, med det undantag som följer av andra stycket, utgöra skattepliktig inkomst för mottagaren endast i den mån ersättningen utgår för ränta eller för sådan kostnad i förvärvskälla som är avdragsgill på en gång vid taxeringen. Är den kostnad, för vilken ersättningen utgår, enligt bestämmelserna i kommunal-skattelagen avdragsgill vid taxeringen för tidigare beskattningsår än det då ersättningen skall upptagas som intäkt, må den skattskyldige i stället åtnjuta avdrag för kostnaden vid taxeringen för det år då ersättningen upptages som intäkt. Yrkande härom skall göras i deklarationen för det tidigare beskattningsåret.

Utgår ersättningen för kostnad som avser anskaffning eller ombyggnad av tillgång för stadigvarande bruk i förvärvskälla och är kostnaden avdragsgill vid taxeringen i form av årliga värdeminskningsavdrag, skall vid beräkningen av sådant avdrag endast den del av kostnaden som icke täckes av ersättningen anses som den skattskyldiges anskaffnings- eller ombyggnadskostnad för tillgången. Har denna helt eller delvis avskrivits, innan ersättningen beviljas, och är ersättningen på grund härav större än det taxeringsmässiga restvärdet för tillgången, skall ett belopp motsvarande skillnaden utgöra skattepliktig inkomst för mottagaren.

2 §.

Återbetalas ersättning som upptagits till beskattning enligt 1 §, må den skattskyldige åtnjuta avdrag för det återbetalade beloppet. Har ersättning som återbetalas föranlett minskning av avskrivningsunderlag, skall detta ökas med belopp motsvarande det återbetalade beloppet.

3 §.

Statens högertrafikkommision skall, så snart det kan ske, underrätta vederbörande länsstyrelse om utbetalning av ersättning. I underrättelsen skall anges mottagarens namn och adress, dagen för beslutet om ersättning, tiden för utbetalningen, beloppet av ersättningen med fördelning på olika slag av kostnader samt beloppet av ränta som ersättes särskilt. Länsstyrelsen skall vidarebefordra underrättelsen till vederbörande taxeringsmyndighet.

Avskrivning på köpekontrakt

4 §.

Har skattskyldig, som driver trafikföretag, under beskattningsår, för vilket taxering i första instans sker något av åren 1965—1968, slutit skriftligt avtal om leverans senast den 31 december 1969 av buss som är avsedd för rörelsen, må han utan hinder av anvisningarna till 41 § kommunalskattelagen vid taxeringen åtnjuta avdrag för värdeminskning som om bussen levererats samma dag avtalet slöts. Anskaffningskostnaden skall anses uppgå till det avtalade priset.

5 §.

Har avdrag för värdeminskning medgetts enligt 4 § och häves avtalet, skall vid taxeringen anses som om den skattskyldige sålt bussen för det avtalade priset under det beskattningsår då avtalet hävdes. Levereras icke bussen senast den 31 december 1969, skall den skattskyldige anses ha denna dag sålt den för det avtalade priset.

6 §.

Är den slutliga anskaffningskostnaden för buss som avskrivits enligt 4 § lägre än det avtalade priset, skall vid taxeringen för det beskattningsår då bussen levereras ett belopp motsvarande skillnaden anses som intäkt vid försäljning av motsvarande tillgång som är helt avskriven.

Tillämpningsföreskrifter

7 §.

De bestämmelser som fordras för tillämpningen av denna förordning meddelas av Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling, och skall tillämpas första gången vid 1965 års taxering.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 oktober 1964.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter *vissa beskattningsfrågor i samband med omläggningen till högertrafik* samt anför därvid följande.

Inledning

I samband med omläggningen till högertrafik aktualiseras vissa beskattningsfrågor. Ersättning av statsmedel skall utgå för sådana kostnader, som åsamkas någon till följd av omläggningen. Bestämmelser härom finns i kungörelsen den 10 april 1964 (nr 99) om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik. Fråga uppkommer då i vad mån dylik ersättning utgör skattepliktig inkomst för mottagaren. Vidare har Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen i en till Kungl. Maj:t ställd gemensam skrift hemställt om rätt för trafikföretagen att under omställningsperioden till högertrafik göra skattefria avsättningar till investeringsfond. Skriften har remissbehandlats.

Inom finansdepartementet har därefter i juni 1964 upprättats en *promemoria angående vissa beskattningsfrågor i samband med omläggningen till högertrafik* (stenc. Fi 1964: 4). Över promemorian har efter remiss *yttranden* avgivits av kammarrätten, riksrevisionsverket, riksskattenämnden, kommerskollegium (med överlämnande av yttranden från Smålands och Blekinge handelskammare, Skånes handelskammare, Handelskammaren i Göteborg, Västergötlands och Norra Hallands handelskammare, Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län, Handelskammaren i Gefle samt Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare), överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västernorrlands samt Norrbottens län, allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden, statens högertrafikkommission, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Svensk industriförening, Svenska företagares riks-

förbund, Sveriges lantbruksförbund, Sveriges skogsägareförbund, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, Kooperativa förbundet, Föreningen Auktoriserade revisorer, Föreningen för högertrafik i Sverige, Motorbranschens riksförbund, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska lasttrafikbilägareförbundet samt Taxeringsnämndsordförandenas riksförbund.

Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund och Sveriges köpmannaförbund har åberopat ett yttrande, som avgivits av näringslivets skattedelegation. Sveriges lantbruksförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund har hänfört sig till ett av lantbrukets skattedelegation upprättat yttrande.

De i promemorian framlagda förslagen till lösning av ifrågavarande beskattningsfrågor har i huvudsak tillstyrkts av remissinstanserna. Det vid promemorian fogade författningsförslaget torde såsom *Bihang* få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende.

Jag anhåller nu att få anmäla dessa spörsmål.

Ersättning för kostnader till följd av omläggningen

I kungörelsen den 10 april 1964 (nr 99) om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik har föreskrift lämnats angående beräkningen och utbetalningen av ifrågavarande ersättningar. Kungl. Maj:t har vidare samma dag förordnat, att vid tillämpningen av kungörelsen skall iakttagas vad som anföres i en särskild promemoria angående kungörelsen. Av kungörelsen och promemorian framgår bl. a. följande.

Det ankommer på statens högertrafikkommission att pröva ärenden angående ersättningar till följd av övergången. Kommissionen skall ha tillsyn över att kostnaderna för åtgärder med anledning av trafikomläggningen begränsas och över att staten icke belastas med ersättning till annat än nödvändig kostnad. Kommissionen skall planera genomförandet av trafikomläggningen samt därvid tillse att tillgängliga resurser utnyttjas på ändamålsenligaste sätt så att kostnaderna hålles nere. Tillsyn skall utövas bl. a. genom granskning av de planer med kostnadsberäkning, som skall ingivas av i princip envar ersättnings sökande.

Ersättning skall i princip utgå endast för att täcka direkta utgifter för åtgärder av olika slag, som väghållare och trafikföretag eller annan åsamkas på grund av omläggningen. Däremot utgår inte ersättning för ekonomisk skada i form av inkomstminskning t. ex. vid nedgång av företags omsättning.

Ersättning för mindre kostnader av olika slag skall ej utgå. Framför allt avses då kostnader för smärre ändringar i fordons utrustning, t. ex. i fråga

om asymmetriskt ljus. Sådana ändringar av utrustningsdetaljer kan bli aktuella för nästan alla eller i varje fall ett mycket stort antal ägare av motorfordon. Undantaget från ersättning vid ringa kostnad kommer i praktiken att få till följd att möjligheten för enskilda bilägare att få ersättning blir ytterst begränsad.

Enligt 2 § i kungörelsen må ersättning utgå för kostnad, som föranledes av åtgärder av följande slag.

1. Ombyggnad eller ändring av trafikplats, vägskal, hållplats, parkeringsplats eller annan sådan trafikanläggning.

2. Flyttning eller ändring av vägmärke, trafiksignal, linjemarkering eller liknande anordning ävensom utmönstring av trafikanordning och dess ersättande med ny.

3. Ombyggnad eller ändring av redskap eller tillbehör därtill för väg- och gatuhållning ävensom utrangering av sådant redskap eller tillbehör och dess ersättande med nytt.

4. Ombyggnad av spårvagn, buss eller annat fordon.

5. Trafikföretags anskaffning av fordon genom köp eller förhyrning tidigare eller senare än som skulle skett, därest vänstertrafik skolat bibehållas, eller utöver vad som erfordrats i sådant fall.

6. Trafikföretags bibehållande av fordon i trafik efter den tidpunkt, då fordonet skolat utrangeras, eller utrangerande av fordon i förtid.

7. Ombyggnad, ändring eller flyttning av bensinstation.

8. Åtgärd, vilken motsvarar eller är jämförlig med åtgärd, som nu sagts.

Ersättning utgår i princip endast för nödvändig kostnad. Den ersättningsberättigade skall hållas skadeslös men inte beredas någon vinst. Principen härom skall dock inte hindra, att ersättning skall kunna utgå med beräknad kostnad (8 § första stycket). Ersättning efter beräknad kostnad förutsätter förhandlingar mellan högertrafikkommissionen och vederbörande sökande om vad som skall anses som nödvändig kostnad.

Högertrafikkommissionen äger vidare fastställa visst belopp såsom normalkostnad för åtgärd av visst slag (4 §). Härom anföres i förenämnda promemoria angående tillämpningen av kungörelsen följande.

Fastställande av normalkostnad skall bli ett medel att åstadkomma enkla ersättningsgrunder och rationella granskningsrutiner i ersättningsärendena. Syftet med normalkostnaden skall nämligen vara att ersättning för vissa vanligt förekommande åtgärder skall kunna bestämmas till normalkostnaden utan prövning av den faktiska kostnaden i det särskilda fallet.

Givetvis måste stor noggrannhet iakttagas vid fastställandet av normalkostnad, så att denna blir skäligen och godtagbar både för det allmänna och för de ersättningsberättigade. Vid behandling av ansökan om utbetalning av ersättning måste noggrant kontrolleras att vidtagen åtgärd, för vilken ersättning enligt normalkostnad ifrågakommer, överensstämmer med den åtgärd, för vilken normalkostnaden fastställts.

Normalkostnad för administration av åtgärd bör bestämmas till viss del av kostnaden för åtgärden eller efter annan skäligen, taxemässig grund. Viss ledning för bestämning av grunderna för sådan normalkostnad kan erhållas av tillgängliga erfarenheter och praxis från andra sammanhang, då ersättning av allmänna medel kan utgå för administrationskostnad, t. ex. vid vägbyggen.

Även ränta skall kunna gottgöras ersättningsberättigad. Ränteyrkande kan avse antingen faktiskt erlagd ränta på kapital, som den ersättningsberättigade lånat för att finansiera verkställd åtgärd, eller krav att utbetomma ränta på belopp, som den ersättningsberättigade för sådant ändamål utbetalat av andra tillgängliga medel. I förstnämnda fall torde, framhållas i promemorian angående tillämpningen, belopp som erlagts i ränta samt räntebelopp, för vilket ersättningsberättigad häftar i skuld, i princip böra betraktas som kostnad.

Har ersättningsgill kostnad betalats av tillgängliga medel, som icke upplånats för ändamålet, utgår ränta efter fem procent för år. Ränta utgår i princip från det utlagget gjorts till dess ersättning av statsmedel utgives. Ränta skall särskilt yrkas och beräkningsgrunderna därför angivas. Skall ersättning utgå efter beräknad kostnad (d. v. s. enligt 8 § första stycket i kungörelsen) bör, framhållas i promemorian, i allmänhet ett belopp i ett för allt beräknas, vari således även räntan innefattas.

Den som önskar erhålla ersättning för kostnad för åtgärd som han ämnar vidtaga med anledning av övergången till högertrafik har, om högertrafikkommissionen ej förordnar annat, att upprätta plan med kostnadsberäkning rörande åtgärden. Planen är grundhandlingen för prövning av anspråk på ersättning. Högertrafikkommissionen skall med ledning av planen och den däri ingående kostnadsberäkningen kunna bilda sig en uppfattning, huruvida tillämnad åtgärd planerats så att den låter sig förena med kommissionens planering i stort av trafikomläggningen, huruvida kostnaderna för åtgärderna är skäligen och överhuvudtaget i vad mån förutsättningar för ersättning av statsmedel föreligger. Planen skall innehålla erforderliga uppgifter för den avsedda bedömningen. Kommissionen har att utfärda formulär och anvisningar beträffande plans uppställning och innehåll. Godkänd plan kan omprövas på begäran av sökanden.

Finner högertrafikkommissionen beträffande åtgärd av visst slag upprättande av plan med kostnadsberäkning överflödigt, äger kommissionen förordna att ersättning skall utgå oaktat att plan ej upprättats. Det förutsättes i promemorian angående tillämpningen att kommissionen kommer att utnyttja denna befogenhet endast i speciella undantagsfall.

Har åtgärd, trots att förordnande som nu sagts ej meddelats, vidtagits av någon utan att denne dessförinnan upprättat plan och begärt godkännande därav eller utöver vad som upptagits i godkänd plan, kan kommissionen förordna att sökanden trots underlåtenheten skall få ersättning. Medger kommissionen sådant undantag ankommer det på sökanden att vid ansökan om utbetalning av ersättning foga utredning som eljest skulle ha upptagits i plan med kostnadsberäkning.

Ersättning utbetalas i efterskott, om ej högertrafikkommissionen på särskilda skäl förordnar, att ersättning skall utbetalas i förskott. Kommissio-

nen äger förordna, att ersättning skall utbetalas i särskilda poster vid bestämda tillfällen (9 § första stycket). Detta innebär att ersättningen i princip skall utgå sedan åtgärd vidtagits och — i fråga om ersättning som utgår efter styrkt kostnad — betalats.

Såsom särskild anledning till förskottsbetalning bör kommissionen, enligt promemorian angående tillämpningen, ta i betraktande svårigheter för sökande att finansiera åtgärder för trafikomläggningen, i den mån svårigheterna orsakas av extra belastning till följd av omläggningen. Förskottsbetalning får icke bli regel utan skall begränsas till de fall, då det framstår såsom särskilt påkallat att det allmänna ingriper för att underlätta finansieringen av åtgärd eller då eljest särskild anledning till förskottsbetalning föreligger. Förskott torde i regel böra begränsas till visst högsta belopp, understigande det belopp vartill ifrågavarande åtgärd kostnadsberäknats i plan. Det torde ofta finnas anledning utbetala förskottsbeloppet efter hand i delposter.

Delbetalningar torde företrädesvis komma till användning då sökande enligt godkänd plan skall vidtaga en fortlöpande följd av åtgärder.

Av vad nu sagts följer, att betalningsterminer och -poster med ledning av den godkända planen i regel skall avpassas så att delbetalningarna kommer att ske i efterskott men att möjlighet finnes till förskottsbetalningar om särskilda skäl föranleder därtill. Bestämmelserna om delbetalning skall möjliggöra att sökanden så snart som möjligt efter det han haft utlägg skall kunna få ut honom tillkommande ersättning. Betalningsterminer och -poster bör alltså, framhållas i promemorian angående tillämpningen, avpassas så, att de så nära som möjligt ansluter till sökandens utbetalningar till leverantörer och andra. Det bör i och för sig ej vara hinder att förordna om olika långa betalningsterminer och olika stora delbelopp vid skilda betalningstillfällen.

Innan delbelopp utbetalas måste kommissionen ha förvissat sig om att sökanden följt den godkända planen, så att däri upptagna åtgärder utförts på tid och sätt som där förutsatts. Har detta fastslagits, kan utbetalning verkställas.

Ansökan om utbetalning av ersättning skall ingivas, sedan åtgärd som upptagits i godkänd plan med kostnadsberäkning vidtagits i enlighet med vad som sagts i planen. Med ansökningen och utredning, som fogats därvid, skall visas att åtgärden vidtagits. Skall ersättning icke utgå efter beräknad kostnad eller normalkostnad skall därjämte, med verifikationer och annan utredning, styrkas till vilket belopp kostnaden för åtgärden uppgår. Uppgifter skall även lämnas till ledning för prövning i vad mån kostnad är nödvändig. Vad beträffar ansökan om utbetalning i förskott skall motsvarande utredning lämnas senast då ersättningsbeloppet slutligt regleras.

Förskottsbetalning kan medföra, att sökanden får till sig utbetalat belopp, som överstiger ersättning som slutligen tillerkännes honom. I så fall uppstår ett tillgodohavande för det allmänna. Sökanden är skyldig återbetala det överskjutande beloppet jämte fem procent årlig ränta därå.

Enligt *övergångsbestämmelserna* till kungörelsen skall ersättning kunna utgå retroaktivt i den mån den avser kostnad för åtgärd som vidtagits före dagen för kungörelsens ikraftträdande men efter den 10 maj 1963. I sådant fall skall sökande ej behöva för godkännande ingiva plan med kostnadsberäkning rörande åtgärden. Prövningen i vad mån förutsättningar för ersättning föreligger kan således i sin helhet verkställas vid behandlingen av ansökan om utbetalning av ersättning. Ansökan skall ingivas till kommissionen senast den 31 mars 1965.

I det föregående har återgivits den katalog i 2 § i kungörelsen, som anger de åtgärder, för vilka ersättning kan utgå. I punkterna 4—6 i denna katalog upptages kostnader för trafikföretagen för ombyggnad, anskaffning, bibehållande i trafik och utrangering av fordon. Till nämnda punkter lämnas i promemorian angående tillämpningen av kungörelsen bl. a. följande kommentar.

Överhuvudtaget skall, i förevarande ersättningsfall (punkt 4) liksom i andra, gälla, att kostnader som kan direkt härledas till trafikomläggningen i princip blir ersättningsgilla medan minskning i möjlighet till inkomst eller faktisk inkomstminskning till följd av nedgång i företags omsättning eller annan sådan, medelbar och indirekt följd av trafikomläggningen i princip icke skall föranleda ersättning.

Såsom villkor för ersättning skall vidare gälla att åtgärd skall vidtagas med vederbörlig hänsyn till vad omläggningen kräver. Buss skall inte byggas om för den händelse det — med beaktande av alla på frågan inverkan faktorer såsom ränta, avskrivningar, drifts- och reparationskostnader — ställer sig billigare att utrangera bussen och skaffa en annan i stället. Ombyggnad får inte göras större och kostsammare än vad omständigheterna kräver. Ägare av buss bör överväga möjligheten att undvika ombyggnad genom att använda bussen i s. k. dispensbusstrafik. Ombyggnad bör, om det är möjligt med hänsyn till arbetsbelastningen, ske på verkstad där priset för ombyggnad av ifrågavarande busstyp är lägst. — —

Trafikföretagen kommer att bli nödsakade att vidtaga åtgärder som avses i punkterna 5) och 6) — anskaffning eller utrangering av fordon på annan tid än normalt — för att upprätthålla sin trafik under tiden före och efter trafikomläggningen. Åtgärderna i fråga torde ofta komma att framstå såsom ett alternativ till ombyggnad. Såsom framgår av kommentaren till punkt 4) skall valet mellan ombyggnad och här avsedd åtgärd träffas efter en jämförelse där alla på frågan inverkan faktorer tillbörligen beaktats. Det alternativ som vid jämförelsen befunnits billigast skall läggas till grund för ersättningsbestämmande. Givetvis förutsättes därvid att båda de jämförda alternativen är från företagarens synpunkt godtagbara och likvärdiga eller, om de icke är likvärdiga, att detta beaktats vid jämförelsen och beräkningen av ersättning.

Jämförelser av samma slag som de nyss beskrivna kan givetvis också ifrågakomma mellan olika åtgärder enligt punkterna 5) och 6).

Till frågan om beskattningen av de ersättningar, som skall utgå enligt kungörelsen om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik, har ställning hittills icke tagits.

Framställningen från Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen

I en den 19 december 1963 dagtecknad till Kungl. Maj:t ställd gemensam skrift har *Svenska omnibusägareförbundet* och *Svenska lokaltrafikföreningen* hemställt om rätt för trafikföretagen att under omställningsperioden till högertrafik göra skattefria avsättningar till investeringsfond. I skrivelsen erinras om att Svenska omnibusägareförbundet i remissyttrandet över 1960 års utredning angående kostnader för övergång till högertrafik framhållit, att den ökade vagnanskaffningen med en koncentration till omlägningsåret eller åren närmast däromkring kan medföra rubbningar i företagens normala avskrivningar. Bussföretagen borde därför enligt förbundets mening få under tiden t. o. m. året närmast efter omläggningen göra skattefria avsättningar till en särskild investeringsfond baserade på inom respektive företag upprättad investeringsplan. I den nu ifrågavarande skrivelsen framhåller organisationerna, att genom de ändringar i busstillverkarnas tillverkningsprogram, som nödvändiggjorts av krav att endast förberedda buss typer skall tillverkas, har många leveranser blivit förskjutna från år 1963 till åren 1964—1965 helt utanför trafikföretagens kontroll. Detta har bidragit till ytterligare störningar i de normala anskaffnings- och avskrivningsprogrammen. Genom den ovisshet som råder beträffande planläggningen kan ännu större förseningar uppstå för trafikföretag med mera svårösta omställningsproblem.

Alla dessa rubbningar i de normala anskaffningsprogrammen, som dels redan ägt rum dels kan förutses, har, framhålles i skrivelsen, till följd att trafikföretagens avskrivningsunderlag under åren närmast efter principbeslutet minskar och i vissa fall kan helt bortfalla. Härvid förbättras resultatet bokföringsmässigt och överskott, vilka endast är skenbara, måste upptagas till beskattning. För omställningsåret och året närmast före och efter detsamma kan emellertid förutses en nyanskaffning väsentligt större än normalt. Enligt nu gällande avskrivningsregler skulle då avskrivningsunderlaget endast delvis kunna utnyttjas.

Organisationerna anser därför att det är nödvändigt av företagsekonomiska skäl att möjligheter skapas att utjämna avskrivningarna under perioden fr. o. m. året för principbeslutet t. o. m. året efter omställningsåret.

Härigenom skulle de ogynnsamma skattemässiga och finansiella följderna av den snedvridning av företagens nyanskaffningsprogram, som uteslutande orsakats av omläggningen till högertrafik, i viss utsträckning mildras.

Med hänvisning till det sålunda anförda hemställer organisationerna, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om sådana tillägg till gällande beskattningsregler, att trafikföretag, som med anledning av den beslutade övergången till högertrafik får sitt normala investeringsprogram rubbat, medges rätt att fr. o. m. taxeringsåret 1964 t. o. m. året närmast efter omställningsåret till särskild investeringsfond för fordonsanskaffning i samband med trafikomläggningen verkställa avdragsgilla avsättningar.

Det torde, framhållas i skrivelsen, icke föreligga några svårigheter att utforma bestämmelsen på sådant sätt att endast ovannämnda syften tillgodoses. Förslagsvis skulle t. ex. erforderliga spärregler kunna innebära en viss procentuell begränsning av sammanlagda avskrivningar och avsättningar till investeringsfond i förhållande till återanskaffningsvärdena på respektive företags totala vagnpark.

Skrivelsen har varit föremål för sedvanligt remissförfarande varvid *ytt-randen* avgivits av kammarrätten, riksskattenämnden, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands samt Norrbottens län, allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden, Föreningen för högertrafik i Sverige, Motorbranschens riksförbund och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Framställningen *tillstyrkes* av Föreningen för högertrafik i Sverige, Motorbranschens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet samt länsstyrelserna i Östergötlands och Norrbottens län. Även länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser det rimligt att trafikföretagen under tiden fram till högertrafikens införande beredes möjlighet att göra skattefria reserveringar för anskaffande av bussar. För rätt till avsättning bör dock enligt länsstyrelsen krävas att företagen gör insättning på särskilt konto i riksbanken med viss del av avsättningen eller ställer bankgaranti.

Kammarrätten säger sig hysa starka betänkligheter mot att komplicera skattelagstiftningen genom införande av sådana tillfälliga bestämmelser, som föreslås i framställningen, men vill dock inte motsätta sig att bussföretagen får verkställa avdragsgilla avsättningar.

Framställningen *avstyrkes* av riksskattenämnden, länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län samt allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden.

Riksskattenämnden ifrågasätter, om inte flertalet av de större trafikföretagen har ett bussbestånd av sådan omfattning och ålderssammansättning att tillräckliga avskrivningsmöjligheter kan antagas föreligga, även om vissa störningar i de normala anskaffningsprogrammen skulle inträffa vid en

övergång till högertrafik. Vad de mindre bussföretagen beträffar torde dessa på många håll i vårt land arbeta under relativt ogynnsamma ekonomiska betingelser, främst därför att trafikunderlaget uttunnats genom privatbilismens expansion. En minskning av dylika trafikföretags avskrivningsunderlag skulle sålunda knappast leda till att några skenbara vinster framtages till beskattning. Att tillskapa speciella beskattningsregler för deras vidkommande synes därför, framhåller nämnden, icke heller tillräckligt motiverat. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelsen i Västernorrlands län* som tillägger, att erfarenheterna från taxeringsarbetet ger vid handen, att trafikföretagens räkenskaper icke alltid är av tillfredsställande beskaffenhet. Därefter anföres.

Länsstyrelsen får erinra om, att sådan trafikrörelse, som drivs i annan form än bolag eller ekonomisk förening och som icke sysselsätter mer än två anställda, är undantagen från bokföringsskyldighet enligt bokföringslagen. Deklarationsmaterialet för trafikföretagen får sägas vara av skiftande kvalitet. En speciallagstiftning av ifrågasatt slag skulle i icke ringa utsträckning komplicera taxeringsarbetet. Omfattande åtgärder för registrering och kontroll vore sannolikt erforderliga.

Länsstyrelsen i Malmöhus län, som inte anser en särslagstiftning av föreslagna art vara av behovet påkallad och i följd därav avstyrker den gjorda framställningen, gör följande tillägg.

I samband med den beramade övergången till högertrafik kan fråga möjligen uppkomma hur de av omläggningen betingade ombyggnadskostnaderna skattemässigt skall behandlas. Länsstyrelsen finner för sin del att ombyggnadskostnaden bör jämföras med förbättringskostnad och sålunda bilda avskrivningsunderlag vid planenlig eller räkenskapsenlig avskrivning. Det kan visserligen hävdas, att det här icke är fråga om en förbättring utan om en extraordinär bristavhjälpning. Ur slitningssynpunkt är dock ombyggnaden helt jämförbar med en nyanskaffning. I vissa fall synes det dock tänkbart att ändringskostnaden direkt får avskrivas å omkostnadskontot. Då det sålunda icke kan uteslutas att tvekan kan uppstå i fråga om ombyggnadskostnadernas skattemässiga behandling enligt nu gällande avdragsrättssystem, synes det önskvärt att denna fråga snarast möjligt klarlägges, förslagsvis genom ett uttalande av riksskattenämnden.

Överståthållarämbetet säger sig i princip inte ha något att erinra mot att i framställningen skisserat förslag till nya beskattningsregler blir föremål för närmare utredning. Utformningen av en sådan lagstiftning rymmer dock, framhåller ämbetet, många problem. Ämbetet tillägger.

Som ett möjligt alternativ till de i framställningen åsyftade lagbestämmelserna om särskild investeringsfond för fordonsanskaffning i samband med trafikomläggningen vill överståthållarämbetet föreslå utvidgad rätt till avskrivning å kontraherade fordon under åren närmast före omställningsåret. Vid denna lösning av föreliggande problemkomplex skulle det icke bli nödvändigt att arbeta med hypotetiska nyanskaffningar med de osäkerhetsmoment detta innebär. Å andra sidan torde även vid detta alternativ detaljföreskrifter erfordras beträffande bland annat vid taxeringarna god-

tagbara procenttal för sådan avskrivning för åstadkommande av önskvärd jämnhet i taxeringsnämndernas bedömning.

Allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden konstaterar, att i skattelagstiftningen tillämpas den principen att en tillgångs faktiska anskaffningskostnad genom värdeminskningsavdragen fördelas under dess ekonomiska livslängd. Att frångå denna princip genom att därutöver medgiva avdrag för avsättning till mötande av planerad återanskaffning synes inte böra godtagas utan synnerligen vägande skäl, och tillräckligt bärande motivering för en sådan åtgärd synes enligt allmänna ombudet inte ha framlagts i skrivelsen.

Statens högertrafikkommission, som avstått från att avgiva yttrande i ärendet, har lämnat följande uppgifter.

Totalt sett torde, enligt inom HTK verkställd inventering, den yrkesmässiga busstrafiken i dagens läge ha följande struktur. (Reservation göres för vissa smärre felaktigheter p. g. a. att uppgifter i undersökningsmaterialet i enstaka fall icke inkommit eller på annat sätt givit anledning till någon inexakthet.)

A. Bussföretag med linjetrafik:

	Antal företag	Antal bussar
I aktieföretagsform	165	3 475
I annan företagsform	394	3 619
Summa	559	7 094

B. Bussföretag med enbart beställningstrafik:

	Antal företag	Antal bussar
I aktieföretagsform	9	24
I annan företagsform	172	255
Summa	181	279

Sammanställning av A och B, d. v. s. totalbilden av bussföretag med yrkesmässig trafik

	Antal företag	Antal bussar
I aktieföretagsform	174	3 499
I annan företagsform	566	3 874
Summa	740	7 373

Av bussföretag med linjetrafik och vilka icke drives i aktieföretagsform (jämför A ovan) har 22 företag med vardera 9 eller flera bussar tillhopa 2 641 bussar och 372 företag med vardera högst 8 bussar tillhopa 978 bussar. Härvid skall märkas att bland de nämnda 22 större företagen har inräknats bl. a. SJ med 1 689 bussar och postverket med 289 bussar.

För bedömning av förskjutningar i anskaffningsplanerna infortrade 1961 års utredning vissa uppgifter från bussföretagen, nämligen dels pla-

nerad eller beräknad nyanskaffning under förutsättning av fortsatt vänstertrafik dels sådan anskaffning vid en omläggning till högertrafik våren eller försommaren 1965. Följande sammanställning visar resultatet av denna undersökning.

A. Nyanskaffning vid fortsatt vänstertrafik

År	1961	1962	1963	1964	1965	Summa
Antal bussar	460	620	600	515	395	2 590

B. Nyanskaffning vid trafikomläggning 1965

Antal bussar	460	475	625	765	1 300	3 625
Diff. B—A	+—0	—145	+25	+250	+905	

Ovanstående antal bussar fördelade på företag av olika storleksordning:

	1961	1962	1963	1964	1965	Summa
A						
Antal bussar tillhöriga 34 företag som har mer än 20 bussar	308	464	446	401	295	1 914
Antal bussar tillhöriga de ca 550 företag som har mindre än 20 bussar	152	156	154	114	100	676
Summa	460	620	600	515	395	2 590
B						
Antal bussar tillhöriga 34 företag som har mer än 20 bussar	308	353	499	649	1 166	2 975
Antal bussar tillhöriga de ca 550 företag som har mindre än 20 bussar	152	122	126	116	134	650
Summa	460	475	625	765	1 300	3 625

¹ Härav Stockholms Spårvägar en meranskaffning av 400 bussar.

De angivna siffrorna torde böra kompletteras med uppgiften att brukningstiden för en buss genomsnittligt torde kunna anses vara 15 år och anskaffningsvärdet till — genomsnittligt — 130 000—140 000 kronor.

Högertrafikkommissionen har hittills endast i mycket begränsad omfattning fått del av företagens planer avseende omställningsåtgärder inför trafikomläggningen. Högertrafikkommissionens kanslipersonal har vid sina kontakter med olika trafikföretag och busstillverkare under hand erfarit att åtskilliga bussföretagare ansett sig icke rimligen kunna göra de nyanskaffningar som annars planenligt skulle ha företagits, enär de ansett sig behöva närmare informationer och besked av såväl teknisk som ekonomisk art innan de fattar beslut i en för bussföretagen så ytterligt vital angelägenhet, som nyanskaffning av fordon med dess stora ekonomiska engagemang utgör. Under år 1963 torde sålunda återhållsamheten i den

planerade nyanskaffningen vara betingad till en början av ovisshet om utgången av behandlingen i riksdagen av principfrågan rörande övergång till högertrafik och senare av nödvändigheten att erhålla del av de tekniska och ekonomiska bestämmelser och anvisningar, som skulle utfärdas av det nyinrättade verkställighetsorganet, högertrafikkommissionen.

Förskjutningen av nyanskaffningen synes i de flesta fallen vara direkt betingad av högertrafikomläggningen. Härtill kommer att det med hänsyn till de av högertrafikomläggningen föranledda ökade nybeställningarna av leveranstekniska skäl måhända icke alltid blir möjligt för busstillverkarna att leverera nya bussar vid den tidpunkt som den enskilde bussägaren under normala förhållanden bort kunna räkna med. Även detta förhållande skulle sålunda kunna förorsaka förskjutningar i nyanskaffningsplanerna. De nu angivna förhållandena innebär för företagen sålunda en temporärt krympt nyanskaffning, vilket i sin tur stundom torde medföra sådana förskjutningar i de normala avskrivningarna att vinst kommer att redovisas på ett sätt som annars icke skulle ha varit fallet.

Promemorieförslagen

I promemorian konstateras till en början, att de ersättningar, som utgår enligt kungörelsen den 10 april 1964 (nr 99) om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik, enligt gällande praxis betraktas som skattepliktig intäkt, om bidraget utgått till näringsidkare för bestridande av avdragsgilla omkostnader i verksamheten. Avser ersättningen kostnader, som är avdragsgilla endast i form av årliga värdeminskningsavdrag, t. ex. kostnader för anskaffning eller ombyggnad av motorfordon, torde ersättningen inte upptagas som skattepliktig intäkt. I stället minskas avskrivningsunderlaget för tillgången i fråga med ett belopp motsvarande ersättningen. Såsom den skattskyldiges anskaffningskostnad för tillgången anses med andra ord endast så stor del av kostnaden, som icke täckts av ersättningen.

Avser ersättningen kostnad, som inte i någon form är avdragsgill vid taxeringen, torde ersättningen enligt gällande praxis inte beskattas.

Av det sagda framgår att några särskilda bestämmelser för beskattningen av de ersättningar, varom här är fråga, i och för sig inte skulle vara erforderliga. Emellertid grundar sig, framhålles i promemorian, beskattningen av dylika ersättningar liksom beskattningen av andra former av statsbidrag inte på direkta lagföreskrifter utan på praxis. Enär det här är fråga om en speciell form av statsbidrag och antalet fall, då ersättning lämnas, kan antagas bli relativt stort, kan det därför enligt promemorian vara befogat att i en särskild författning reglera frågan om beskattning av dessa ersättningar. Liknande beskattningsfråga har reglerats, då det gällt bidrag från norrlandsfonden m. m. (SFS 1961:528).

Såsom framgår av den lämnade redogörelsen för bestämmelserna i kungörelsen och promemorian angående denna skall ersättning i princip utgå endast för att täcka direkta utgifter för åtgärder av olika slag, som väghållare och trafikföretag åsamkas på grund av omläggningen till högertrafik. Ersättning kan även erhållas för räntekostnader, som har direkt samband med genomförandet av åtgärderna. Däremot skall ersättning inte utgå för ekonomisk skada i form av inkomstminskning t. ex. vid nedgång av ett företags omsättning.

Då ersättning ej skall utgå för mindre kostnader av olika slag kommer möjligheten för enskilda bilägare att få ersättning att bli mycket begränsad. Ersättning kommer därför i huvudsak att utgå till näringsidkare av olika slag för kostnader i näringsverksamheten. I regel är det fråga om rörelse men det torde i undantagsfall även komma att gälla inkomstslagen jordbruksfastighet och annan fastighet.

Skattereglerna synes enligt promemorian lämpligen böra ha den innebörden att de ersättningar, som utgår i anledning av omläggningen till högertrafik, skall utgöra skattepliktig inkomst endast i de fall fråga är om ersättning för ränta (räntekostnad eller ränteförlust) eller om ersättning för sådana kostnader hänförliga till förvärvskälla, vilka är avdragsgilla på en gång vid taxeringen.

Avser ersättningen kostnad för anskaffning eller omändring av tillgång för stadigvarande bruk i förvärvskälla, t. ex. motorfordon, byggnad för bensinstation etc., gäller att kostnaden i regel inte är avdragsgill på en gång utan i form av årliga värdeminskingsavdrag. I dylikt fall bör, enligt promemorieförslaget, den skattskyldige vid beräkning av värdeminskingsavdragen anses ha haft kostnad för åtgärden i fråga endast i den mån kostnaden överstigit ersättningsbeloppet. Detta innebär i princip att ersättningen upptages som skattepliktig intäkt och att avdrag medges för kostnader för anskaffningen eller ombyggnaden med motsvarande belopp.

Är de kostnader, för vilka ersättning erhålles, överhuvudtaget icke avdragsgilla vid taxeringen vare sig på en gång eller i form av värdeminskingsavdrag, skall ersättningen enligt förslaget inte utgöra skattepliktig inkomst för mottagaren.

I något undantagsfall kan, framhållas i promemorian, den som mottagit ersättning, bli skyldig återbetala densamma helt eller delvis. Om ersättningen beskattats bör givetvis avdrag få åtnjutas för återbetalat belopp. Har ersättningen medfört minskning av avskrivningsunderlag skall detta ökas med belopp motsvarande återbetalat belopp. I regel bör utan svårighet kunna konstateras om återbetalat belopp hänför sig till sådan ersättning som beskattats eller som föranlett minskning av avskrivningsunderlag. Har skattskyldig uppburit ersättning för olika slag av kostnader och

kan inte konstateras, till vilka kostnader återbetalad ersättning hänför sig, bör enligt promemorian återbetalat belopp i första hand anses avse ersättning som beskattats. Någon uttrycklig reglering av detta specialfall synes dock, framhålles vidare i promemorian, knappast erforderlig. Därefter anföres.

Då fråga är om ändring eller ombyggnad av tillgång för stadigvarande bruk i förvärvskälla i anledning av övergången till högertrafik kan, som länsstyrelsen i Malmöhus län konstaterat i sitt yttrande över skrivelsen från Svenska omnibusägareförbundet m. fl., tvekan understundom uppkomma, om kostnaden skall vara avdragsgill på en gång som reparationskostnad eller i form av årliga värdeminskningsskatt. I princip bör, som länsstyrelsen framhåller, kostnaden jämföras med förbättringskostnad och sålunda bilda avskrivningsunderlag vid planerig eller räkenskapsenlig avskrivning. Utformas emellertid skattereglerna i fråga om ersättning på sätt här förordats har frågan, huruvida kostnaden är avdragsgill på en gång eller ej, mindre betydelse. I regel utgår ersättning för hela kostnaden och ersättningen får vid taxeringen kvittas mot kostnaden oavsett om denna är avdragsgill på en gång eller skall bilda avskrivningsunderlag.

För efterlevnaden av nu föreslagna skatteregler torde enligt promemorian krävas, att taxeringsmyndigheterna erhåller uppgift om utbetalade ersättningar. Det bör därför ankomma på statens högertrafikkommission att lämna underrättelser angående beviljade ersättningar med angivande av mottagarens namn och adress samt hur ersättningen fördelar sig på olika slag av kostnader. Intäkt och kostnad bör i princip hänföras till samma beskattningsår.

I promemorian framhålles därefter, att den skrivelse som ingivits av Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen visar, att omläggningen till högertrafik i vissa fall kan medföra ökade skatter för trafikföretagen. Dessa företag kan antagas komma att uppskjuta sina nyanskaffningar av motorfordon i avvaktan på omläggningen. Detta får till följd att de årliga avskrivningarna kommer att minska i förhållande till de avskrivningar, som kunnat göras, om någon omläggning inte varit aktuell. De minskade avskrivningarna får i sin tur till följd att de skattepliktiga vinsterna och därmed även skatterna ökar. Dessa ökade skatter kompenseras emellertid av i motsvarande mån lägre skatter i framtiden, när de nya motorfordonen anskaffats. Det är således, konstateras i promemorian, närmast fråga om ett likviditetsproblem. Förskjutningen i skattebetalning kan i vissa fall försvåra nyanskaffningen av motorfordon. Därefter anföres i promemorian.

Motsvarande problem uppkommer då en tillgång, som är avskriven, försäljes eller förloras och, i senare fallet, försäkringsersättning utgår. Saknar företaget i dylikt fall avskrivningsunderlag blir den dolda reserven i den försälda eller förlorade tillgången beskattad. För att förhindra att beskattningen av de dolda reserverna i dylika fall skall försvåra återanskaffningen av tillgångarna har möjlighet lämnats företagen att i vissa fall göra

avsättning till investeringsfond; investeringsfond för förlorade inventarier och investeringsfond för försålt fartyg. Det är därför ganska naturligt att organisationerna föreslagit en rätt att avsätta till investeringsfond för att avhjälpa det problem som beröres i skrivelsen.

Såsom flera remissinstanser framhållit torde för många trafikföretag en tillfällig minskning av avskrivningsunderlaget inte medföra att de skattepliktiga vinsterna ökar. Företagen kan trots minskningen göra erforderliga avskrivningar. För vissa företag kan dock en minskning av avskrivningsunderlaget få till följd en tillfällig ökning av skattebelastningen. Detta bestyrkes i viss mån av det siffermaterial statens högertrafikkommission lämnat.

Det är emellertid enligt promemorian tveksamt, om den lämpligaste vägen att undvika de i skrivelsen påtalade verkningarna av omläggningen till högertrafik är att öppna möjlighet att avsätta till investeringsfond. Såsom flera remissinstanser framhållit innebär en investeringsfondslagstiftning en åtgärd, som är ägnad att komplicera taxeringsförfarandet. Svårigheterna i detta fall att finna en enkel och naturlig maximeringsregel för avsättningarna talar även emot en lösning enligt organisationernas förslag. En rätt att avsätta till investeringsfond i fall som här avses synes vidare, som några remissinstanser framhållit, böra förbindas med skyldighet att insätta medel i riksbanken eller att lämna bankgaranti.

Även andra skäl talar enligt promemorian mot en lösning enligt investeringsfondsalternativet. En möjlighet att avsätta till investeringsfond kan nämligen få till följd att företagen dröjer med nyanskaffningarna, varigenom dessa koncentreras till tiden omkring år 1967. Detta kan leda till att tillverkarna då får en toppbelastning som de inte kan bemästra medan deras sysselsättning dessförinnan kan bli otillfredsställande.

Det ligger därför, framhålles vidare i promemorian, nära till hands att söka lösa den föreliggande skattefrågan på det sätt, som antydes i överståthållarämbetets yttrande, nämligen genom att införa en ökad rätt till avskrivning på kontrakterade motorfordon. Genom sådana skatteregler stimuleras företagen att redan nu göra nybeställningar. Några större praktiska svårigheter torde dylika skatteregler inte heller behöva medföra för taxeringsmyndigheterna.

Enligt promemorian synes en lämplig lösning vara att medgiva trafikföretagen rätt att under tiden fram till omläggningen till högertrafik avskrivna kontrakt om leverans av motorfordon efter samma regler som för levererade tillgångar. Såsom förutsättning bör enligt förslaget gälla, att kontrakten tecknas under de beskattningsår, för vilka taxering i första instans sker åren 1965—1968, och att leverans sker senast den 31 december 1969. Om trafikföretaget tillämpar räkenskapsenlig avskrivning måste den kontrakterade tillgången upptagas på tillgångssidan med en motsvarande skuld till leverantören som motpost. Den kontrakterade tillgången behandlas i avskrivningshänseende som en del av inventarietkontot.

En särskild bestämmelse blir, framhålles vidare i promemorian, erforderlig för det fall att kontraktet inte fullföljes eller leveransen inte sker senast den 31 december 1969. Häves kontraktet bör enligt förslaget så anses som om den kontrakterade tillgången försålts för ett belopp motsvarande det kontrakterade priset. Samma föreslås gälla om tillgången inte levereras senast den 31 december 1969. När tillgången i det senare fallet levereras efter nämnda dag behandlas den i avskrivningshänseende som en nyanskaffad tillgång. Är den slutliga anskaffningskostnaden för den kontrakterade tillgången lägre än det avtalade priset — detta torde enligt promemorian vara ett mycket ovanligt fall — bör vid taxeringen så anses som om företaget sålt en helt avskriven inventarietillgång för ett belopp motsvarande mellanskillnaden. Vanligare torde, framhålles det vidare, bli att den slutliga anskaffningskostnaden överstiger det kontrakterade priset. Skillnaden får då upptagas som avskrivningsunderlag i samband med leveransen.

De nya bestämmelserna föreslås skola tillämpas från och med 1965 års taxering.

Remissyttrandena

De i promemorian framlagda förslagen har i huvudsak tillstyrkts av samtliga hörda remissinstanser. Allmänna ombudet hos mellankommunala prövningsnämnden avstyrker dock förslaget att införa särskilda bestämmelser om utvidgad rätt för skattskyldiga, som driver trafikföretag, att göra avskrivning på leveranskontrakt avseende motorfordon.

Beträffande beskattningen av ersättning för kostnader till följd av övergången till högertrafik framhåller *näringslivets skattedelegation*, att avsikten enligt promemorian är att ersättningen och kostnaden skall hänföras till ett och samma beskattningsår. Enligt delegationens mening måste detta ske för att undvika olägenheter av skattemässig art, om ersättningsbeloppet ej hinner utbetalas under det beskattningsår, då kostnaden uppkommit, eller om kostnaden utbetalas i förskott året innan kostnaden uppstått. Delegationen ifrågasätter emellertid om inte en särskild föreskrift är erforderlig för att ett sådant beskattningsresultat skall nås.

Liknande synpunkter framföres av *riksskattenämnden* och *lantbrukets skattedelegation*. *Kooperativa förbundet* anför i denna fråga följande.

Till en början må framhållas att i det fall ersättningen uppburits ett tidigare år än det då motsvarande utgift ägt rum, någon invändning icke torde kunna riktas vare sig ur civilrättsliga eller skatterättsliga synpunkter mot en reservering med belopp motsvarande ersättningen i bokslutet för det år då ersättningen uppburits. Däremot kan i motsatt fall, d. v. s.

då utgiften föregått ersättningen, ifrågasättas om det står i överensstämmelse med god bokföringssed att aktivera utgiftsbeloppet som tillgång (= fordran) så länge något formligt beslut om ersättning för de nedlagda kostnaderna icke fattats av vederbörande myndighet. Ehuru styrelsen ifrågasätter om detta kan ge anledning till någon större praktisk olägenhet, vore det dock önskvärt med bestämmelser, som undanröjer denna tveksamhet. En lösning av detta problem skulle vara att införa bestämmelser om rätt att i taxeringshänseende, oavsett hur bokföringen skett, erhålla avdrag för omställningskostnader först under det år, då motsvarande intäkt uppburits. Detta skulle sålunda innebära ett avsteg från gällande regler att avdrag för reparations- och därmed jämförliga kostnader kan erhållas endast under det beskattningsår, då arbetena ägt rum.

Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller, att tillämpningssvårigheter kan väntas uppkomma för taxeringsmyndigheterna, speciellt i sådana fall då havd kostnad är hänförlig till ett tidigare och ersättningen till ett senare beskattningsår. Länsstyrelsen anser det angeläget att tillämpningsföreskrifter i någon form utfärdas i syfte att trygga en effektiv kontroll och underlätta taxeringsarbetet. Liknande synpunkter framföres av *överståthållarämbetet*.

De underrättelser angående utbetalade ersättningar, som statens högertrafikkommission enligt förslaget skall lämna för taxeringskontrollen, har berörts i några yttranden. *Riksrevisionsverket* förutsätter att i dessa underrättelser kommer att ingå erforderliga uppgifter om storleken av den ränta, som i förekommande fall innefattas i ersättning efter beräknad kostnad. Liknande synpunkter anföres av *Sveriges skogsägareförbund*, som även framhåller önskvärdheten av att — såsom fallet sedvanligen är med inkomstuppgifter överhuvudtaget — en kopia av ersättningsuppgiften även tillställas ersättningsmottagaren. *Lantbrukets skattedelegation* anser det angeläget, att tvist om räntebeloppets storlek inte uppkommer, varför enligt delegationens uppfattning tillämpningsföreskrifter bör utfärdas för de fall, då ersättning utgår efter beräknad kostnad.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser, att uppgifterna från högertrafikkommissionen bör lämnas senast den 31 januari under taxeringsåret medan *länsstyrelsen i Södermanlands län* anser att uppgiften bör lämnas inom två veckor från lagakraftvunnet beslut.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller, att underrättelsen även bör innehålla uppgift om tidpunkt för utbetalning.

Svenska företagens riksförbund påpekar, att de föreslagna reglerna i vissa — sannolikt mycket speciella — situationer kan få en icke avsedd effekt. Förbundet anför.

Om exempelvis ett bussföretag med en nästan helt avskriven vagnpark tecknar kontrakt om leverans av fordon för 300 000 kr., sedan under tre år avskriver detta kontrakt med ca 200 000 kr., och därefter erhåller ersättning med 250 000 kr., kan den situationen möjligen inträffa att före-

tagets avskrivningsunderlag inte förslår att minskas med belopp motsvarande den uppburna ersättningen. Om ersättningen till sin natur skall anses utgöra icke skattepliktig inkomst och ej behöva redovisas såsom intäkt kan alltså genom de tidigare avskrivningarna på leveranskontrakt avdrag komma att ha medgivits för kostnad som bestritts med ej beskattade medel.

Beträffande förslaget om utvidgad rätt till avskrivning på vissa leveranskontrakt framhåller *statens högertrafikkommission*, att behovet av åtgärder ytterligare understrukits under det fortsatta förberedelsearbetet för trafikomläggningen. Det framlagda förslaget utgör enligt kommissionen en lämplig lösning av frågan.

Allmänna ombudet hos mellankommunala provningsnämnden avstyrker, som redan framhållits, förslaget i denna del och anför därvid bl. a.

Några leveranssvårigheter torde på grund av tillverkarnas kapacitet ej föreligga under 1965 och 1966. Ur denna synpunkt torde det i stället vara angeläget att beställning och leverans sker så tidigt som möjligt. Detta skulle i viss mån motverkas av den föreslagna utvidgade rätten till kontraktsnedskrivning. Endast för bussar kontrakterade men ej levererade under 1964 skulle regler för kontraktsnedskrivning vara motiverade. Något större behov av regler endast för dessa relativt få fall synes emellertid ej förefinnas. Med hänsyn härtill och min i tidigare yttrande redovisade inställning till denna fråga kan jag ej tillstyrka förslaget till lagstiftning om avskrivning å leveranskontrakt.

Skulle förslaget i nu nämnda del läggas till grund för lagstiftning bör enligt allmänna ombudet ordet motorfordon utbytas mot bussar.

Även *riksskattenämnden, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands samt Göteborgs och Bohus län* anser att bestämmelserna endast bör avse bussar. I yttrandena framhålles bl. a., att, med den utformning författningsförslaget fått, avskrivning skulle komma att yrkas på kontrakt på andra motorfordon i rörelsen än dem, vilka beröres av övergången till högertrafik. Det synes knappast motiverat att i förslaget inbegripa t. ex. den yrkesmässiga lastbilstrafiken, då införandet av högertrafik inte medför samma problem beträffande vagnparken för dessa företag som för bussföretagen. *Länsstyrelserna i Stockholms och Norrbottens län* framhåller, att bestämmelserna bör gälla endast motorfordon, som på grund av trafikomläggningen måste givas en väsentligt annan konstruktion än vad som nu är fallet. Droskbilar och lastbilar beröres inte nämnvärt av trafikomläggningen. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* uttalar, att uttrycken trafikföretag och motorfordon bör preciseras på sådant sätt att därav klart framgår, vilka trafikföretag respektive motorfordon som avses.

Svenska lastbilägareförbundet däremot anser, att rätten till avskrivning på leveranskontrakt bör utvidgas till att omfatta viss utrustning till fordon, nämligen

- 1) vissa kranar monterade på vänster sida eller med manöverreglage endast på vänster sida;
- 2) vissa tippkonstruktioner där tippning åt sidan endast kan göras åt vänster;
- 3) omkastare av den hydrauliska (pneumatiska) kraften mellan kran och tipp;
- 4) tankfordons slangkopplingsapparater;
- 5) vissa väghållningsredskap till fordon enbart arbetande åt endera vägsidan på grund av trafikriktningen;
- 6) självbärande karosserikonstruktioner där den tekniska konstruktionen omöjliggör nyupptagande av lastöppning på fordonets andra sida.

Förbundet anför vidare.

Många lastbilar, släpvagnar och arbetsredskap är försedda med kranar och tippar där själva manöverutrustningen till denna utrustning är placerad på vänster sida och vilken av trafiksäkerhetsskäl vid övergången måste flyttas till höger sida. Enligt de allmänna ersättningsgrunderna ersättes sådan omplaceringskostnad. Många kranar, tippar etc. kan emellertid år 1967 vara i sådant skick att de lämpligare borde utrangeras. Genom en utvidgning av avskrivningsrätten till att även omfatta viss fordonsutrustning stimuleras företagen till att tidigarelägga beställningar av ifrågakommande utrustningsdetaljer, och tillverkarna undgår en toppbelastning som de kan ha svårt att bemästra år 1967 och får därigenom en jämnare sysselsättning under omställningsperioden. För några trafikföretag, t. ex. åkerier med specialisering på distributionstrafik eller skogskörslor jämte snöplogning kunde annars en minskning av avskrivningsunderlaget få till följd en tillfällig ökning av skattebelastningen. I prishänseende kan dessa kostnader för varje enhet variera mellan ett till omkring trettio tusen kronor.

Liknande synpunkter framföres av *Svenska företagens riksförbund*.

Även *Föreningen Auktoriserade revisorer* ifrågasätter, om inte möjligheten till kontraktsnedskrivningar bör ges en vidare utsträckning. Andra företagskategorier än trafikföretag, t. ex. drivmedelsdistribuerande företag, kan enligt föreningen tvingas till omfattande omläggningar i samband med övergången till högertrafik.

Departementschefen

I den departementspromemoria angående vissa beskattningsfrågor i samband med omläggningen till högertrafik, vilken behandlats i det föregående, framlägges förslag dels angående beskattningen av de ersättningar, som skall utgå av statsmedel för kostnader till följd av omläggningen till högertrafik, dels angående utvidgad rätt för trafikföretagen till avskrivning på leveranskontrakt avseende motorfordon. Beträffande ersättningarna föreslås att dessa skall utgöra skattepliktig inkomst för mottagaren endast i de fall er-

sättningarna avser ränta (räntekostnad eller ränteförlust) eller avser sådan kostnad i förvärvskälla, som är avdragsgill på en gång vid taxeringen. Är fråga om ersättning för sådan kostnad för anskaffning eller ombyggnad av tillgång för stadigvarande bruk i förvärvskälla, som får avdragas i form av årliga värdeminskningssavdrag, skall enligt förslaget avskrivningsunderlaget vid taxeringen minskas med ersättningens belopp. Vad sålunda föreslås utgör endast ett lagfästade av gällande praxis. Med hänsyn till det relativt stora antalet fall, då ersättningar kan komma att utgå, har det ansetts önskvärdt att uttryckligen reglera hur dessa ersättningar skall beskattas.

Förslaget om utvidgad rätt för trafikföretagen till avskrivning på leveranskontrakt avseende motorfordon har föranletts av en framställning från Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen. I framställningen konstateras, att omläggningen till högertrafik kan medföra rubbningar i de normala anskaffningsprogrammen för trafikföretagen bl. a. genom de ändringar i busstillverkarnas tillverkningsprogram, som nödvändiggjorts av krav att endast förberedda busstyper skall tillverkas. Härigenom har många leveranser blivit förskjutna från år 1963 till åren 1964—1965 helt utanför trafikföretagens kontroll. Dessa rubbningar i trafikföretagens anskaffningsprogram får till följd att trafikföretagens avskrivningsunderlag vid taxeringen minskar under åren närmast efter principbeslutet. I vissa fall kan det helt bortfalla. Härvid förbättras resultatet bokföringsmässigt och överskott, vilka endast är skenbara, måste upptagas till beskattning. Möjligheter borde därför enligt organisationerna skapas för att utjämna avskrivningarna under perioden fr. o. m. året för principbeslutet t. o. m. året efter omställningsåret.

Promemorieförslagen har i huvudsak godtagits av remissinstanserna och jag kan tillstyrka att förslaget lägges till grund för lagstiftning. De erinringar och påpekanden som gjorts från remissinstansernas sida bör dock föranleda vissa ändringar i den föreslagna författningstexten.

Det framhålles i promemorian att de ersättningar, som kommer att utgå, och de däremot svarande kostnaderna i princip bör hänföras till samma beskattningsår. Såsom Kooperativa förbundet framhållit i sitt yttrande kan det vara tveksamt om så blir förhållandet i de fall, då utgiften föregått ersättningen. Jag delar förbundets uppfattning att det kan ifrågasättas om detta kan ge anledning till någon större praktisk olägenhet. För en enskild rörelseidkare eller ett handelsbolag kan det dock med hänsyn till den progressiva beskattningen vara ett intresse att kunna hänföra kostnad och intäkt till samma beskattningsår. Jag vill därför inte motsätta mig att i författningen intages en bestämmelse av innebörd att — om kostnaden hänförs sig till ett tidigare beskattningsår än ersättningen — den skattskyldige kan få uppskjuta avdraget för kostnaderna till det år ersättningen upptages som intäkt. Bestämmelsen blir i princip tillämplig även i den mån

ersättning utgår för kostnader i inkomstlagen jordbruksfastighet och annan fastighet. Det torde dock i dylika fall röra sig om så små belopp, att möjligheten att förskjuta avdragsrätten inte har någon större praktisk betydelse. För förskjutning av avdragsrätten bör krävas framställning i deklarationen för det beskattningsår, då kostnaden enligt kommunalskattelagens bestämmelser är avdragsgill.

Då ersättning utgår för kostnad, som är avdragsgill endast i form av årliga värdeminskningsavdrag, kan, som Svenska företagens riksförbund påpekar, ersättningar i något undantagsfall komma att överstiga återstående taxeringsmässigt restvärde. I sådant fall bör givetvis överskjutande belopp av ersättningen upptagas som skattepliktig intäkt. Detta synes böra uttryckligen regleras i författningstexten. Det må dock understrykas att det är en bestämmelse som kan beräknas bli tillämplig endast i sällsynta undantagsfall. Om den skattskyldige tillämpar räkenskapsenlig avskrivning, kan det taxeringsmässiga restvärdet för en enskild tillgång i ett inventariebestånd inte fastställas. Bestämmelsen blir då tillämplig endast i det fall, då ersättningen överstiger det taxeringsmässiga restvärdet för hela inventariebeståndet.

Beträffande den underrättelse, som statens högertrafikkommision skall lämna om beviljade ersättningar, synes knappast erforderligt att närmare precisera den tidpunkt då underrättelsen skall lämnas. Framhållas må att, om ersättningsbeloppet höjes genom beslut av Kungl. Maj:t, det ankommer på statens högertrafikkommision att lämna underrättelse även om sådan ytterligare ersättning som då utbetalas. I underrättelsen skall alltid angivas hur mycket av ersättningen som avser ränta. Detta gäller även för det fall, då ersättning utgår efter beräknad kostnad. Även i sådant fall måste det ankomma på kommissionen att ange hur ersättningen fördelar sig på olika slag av kostnader. Det ligger i sakens natur att kommissionen bör tillställa den ersättningsberättigade en kopia av underrättelsen. Någon uttrycklig föreskrift härom synes dock knappast erforderlig.

Såsom redan framhållits har förslaget om utvidgad rätt till avskrivning på leveranskontrakt föranletts av en hemställan från Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen om möjlighet för bussföretagen att utjämna sina avskrivningar. Det är för dessa företag, som övergången till högertrafik möjligen kan medföra en mera betydande förskjutning i avskrivningsunderlaget. För andra typer av trafikföretag torde motsvarande problem knappast uppkomma. Såsom flera remissinstanser framhållit bör därför den föreslagna rätten till avskrivning på leveranskontrakt begränsas till att avse endast bussar. Bestämmelser av detta slag innebär en komplisering av taxeringsförfarandet och det är därför även av den anledningen angeläget att man i möjligaste mån begränsar räckvidden av desamma.

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen att antaga inom finansdepartementet upp-

rättat förslag till *förordning om beskattning av ersättning vid övergången till högertrafik, m. m.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Lars Wettergren

Promemorieförslaget
till
**förordning om beskattning av ersättning vid övergång till högertrafik
och om avskrivning å leveranskontrakt avseende
motorfordon i vissa fall**

Härigenom förordnas som följer.

Om beskattning av ersättningar

1 §.

Äger skattskyldig uppbära ersättning enligt kungörelsen den 10 april 1964 (nr 99) om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik, skall vid taxeringen till statlig och kommunal inkomstskatt gälla vad nedan i 2—4 §§ sägs.

2 §.

Ersättning, som i 1 § avses, skall utgöra skattepliktig inkomst för mottagaren endast i de fall, då ersättningen avser ränta eller avser sådan kostnad i förvärvskälla, som är avdragsgill på en gång vid taxeringen. Är fråga om ersättning för kostnad för anskaffning eller ombyggnad av tillgång för stadigvarande bruk i förvärvskälla och är kostnaden avdragsgill vid taxeringen i form av årliga värdeminskningssavdrag, skall vid beräkning av dylika avdrag såsom den skattskyldiges anskaffnings- eller ombyggnadskostnad för tillgången anses allenast så stor del av kostnaden, som icke täckes av ersättningen.

3 §.

Har ersättning upptagits till beskattning enligt 2 § och återbetalas ersättningen helt eller delvis, må den skattskyldige åtnjuta avdrag för återbetalat belopp. Har ersättning, som återbetalas, föranlett minskning av avskrivningsunderlag skall detta ökas med belopp motsvarande återbetald ersättning.

4 §.

Det åligger statens högertrafikkommission att så snart ske kan lämna underrättelse om beviljade ersättningar till vederbörande länsstyrelse att

tillställas vederbörande taxeringsmyndighet. I underrättelsen skall angivas mottagarens namn och adress, när ersättningen beviljats, ersättningens belopp samt beloppen av de kostnader ersättningen avser att täcka.

Om avskrivning å leveranskontrakt

5 §.

Har skattskyldig, som driver trafikföretag, under beskattningsår, för vilket taxering i första instans sker åren 1965—1968, tecknat bindande kontrakt om leverans senast den 31 december 1969 av motorfordon för rörelsen, skall i fråga om rätten att vid taxeringen åtnjuta avdrag för avskrivning å dylikt kontrakt gälla vad nedan i 6—8 §§ sägs.

6 §.

Om skattskyldig, som i 5 § avses, så yrkar, må vid taxeringen avdrag för värdeminskning åtnjutas efter samma grunder som om den kontrakterade tillgången levererats samma dag kontraktet tecknats. Såsom anskaffningskostnad för tillgången skall därvid anses det kontrakterade priset.

7 §.

Har avdrag för värdeminskning å kontrakterad tillgång medgivits enligt 6 § och upphäves kontraktet, skall vid taxeringen så anses som om tillgången försålts för det kontrakterade priset under det beskattningsår, då kontraktet häves. Levereras icke tillgången senast den 31 december 1969, skall tillgången anses försåld för det kontrakterade priset under det beskattningsår, som utgår närmast efter den 30 december 1969.

8 §.

Är den slutliga anskaffningskostnaden för tillgång, som fått avskrivas enligt 6 §, lägre än det kontrakterade priset, skall skillnaden vid taxeringen anses som intäkt vid försäljning av en motsvarande tillgång, vilken är helt avskriven.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den då förordningen utkommit från trycket i Svensk författningssamling och skall tillämpas första gången vid 1965 års taxering.