

Nr 314.

Av herr **Severin**, angående beskattningen av resekostnadsersättning vid enskild järnväg.

I 32 § 3 mom. kommunalskattelagen är stipulerat, att såsom intäkt icke skall upptagas vad som av *staten* anvisats till bestridande av särskilda med tjänster eller uppdrag förenade kostnader, däribland resekostnads- och traktamentsersättning. I 4 mom. av samma paragraf stadgas i berörda hänseende följande: »Är vid kommunal eller enskild tjänst anvisad särskild ersättning för vissa med tjänsten förenade kostnader, skall denna ersättning redovisas såsom intäkt.

Med de avfattningar förenämnda stadganden i kommunalskattelagen har är en bestämd skillnad gjord i beskattningshänseende mellan hos staten anställd befattningshavare och i enskild eller kommunal tjänst anställd sådan. Denna skillnad förefanns såväl i kommunalskattekommitténs betänkande som i Kungl. Maj:ts proposition nr 213 till 1928 års riksdag. Såsom skäl för denna skillnad anförde särskilda utskottet vid 1928 års riksdag, »att då av staten anvisad resekostnadsersättning torde vara utmätt med hänsyn till att just täcka de kostnader, som kunna tänkas vara förenade med uppdraget, man ansett sig kunna ifråga om sådan införa den lättnaden i taxeringsarbetet, att någon redovisning för ersättningen och kostnaderna icke behöva ske.» Utskottet utgick alltså ifrån dels att den av staten anvisade resekostnadsersättningen till sitt belopp icke är högre än att den skulle förbrukas med hänsyn till de med tjänsten eller uppdraget förenade kostnaderna och dels att man genom att denna ersättning icke behövde såsom inkomst i självdeklarationen upptagas bereda lättnader i taxeringsarbetet. Beträffande resekostnadsersättning, som anvisas av annan än staten, förklarade utskottet, att det lätt kunde inträffa, antingen att den vore för knappt tillmätt eller ock att den vore avsedd att utgöra en löneförmån och således avsiktligt bestämd till ett högre belopp än det motsedda kostnadsbeloppet. Det är icke otänkbart att i vissa fall utskottets betänkligheter i berörda hänseende kunna hava fog för sig. Å andra sidan finnes det dock områden där förhållandena med avseende å resekostnadsersättningen och dess ur beskattningssynpunkt olika behandling icke förefinnes något sakligt skäl för bibehållandet av den nuvarande skillnaden. Jag syftar här på resekostnadsersättningen till åkande personal vid statens och vårt lands enskilda järnvägar. Denna resekostnadsersättning har efter vunnen erfarenhet om det ungefärliga behovet utkristalliserats på ungefär lika sätt vid järnvägsföretagen, men i ena fallet är denna ersättning fri från beskattning och i andra skall vad som återstår sedan samtliga omkostnader avdragits upptagas såsom inkomst och beskattas.

Uti en vid 1928 års riksdag väckt motion påyrkades därför sådan ändring i Kungl. Maj:ts förenämnda proposition, att resekostnadsersättning vid enskild järnväg icke skulle upptagas såsom intäkt och ej heller få avdragas såsom kostnad. Utskottet ansåg emellertid icke tillräckliga skäl vara förebringade för ett frångående av den hävdvunna principen med skillnad mellan av staten och annan anvisad ersättning samt befarade att, om denna skillnad skulle upphöra, vederbörande arbetsgivare minskade den fasta lönen och i stället ökade resekostnadsersättningen utöver de beräknade kostnaderna, varigenom vederbörande tjänstemans lön i viss utsträckning bleve skattefri.

De konsekvenser, 1928 års riksdags särskilda utskott befarade, kunna näppeligen inträffa efter som det icke är arbetsgivaren vid de enskilda järnvägarna som ensam avgör löne- och resekostnadsersättningen, utan tillgår detta så att förhandlingar äga rum mellan personalens och förvaltningarnas organisationer. Då det för personalen måste vara av ett vitalt intresse att den fasta lönen blir så hög som möjligt följer också därav, att resekostnadsersättningen vid de enskilda liksom vid statens järnvägar endast blir så stor som man med hänsyn till de beräknade kostnaderna anser att den bör vara. För övrigt måste arbetsgivaren i allmänhet anses sakna intresse av dylika manipulationer, som endast kunde komma personalen till del. Något sakligt skäl för bibehållandet av denna olika skattetillämpning kan under angivna förhållanden icke förebringas, och då så är bör det för statsmakterna vara angeläget att ur skattelagstiftningen avlägsna sådana påtagbara ojämnheter som här är fråga om. Visserligen äro för de med den åkande personalens vid vårt lands enskilda järnvägar förenade omkostnaderna avdragsgilla från den till berörda personal utgående resekostnadsersättningen, men man får icke förbise och lämna obeaktat att det för en personalgrupp, som på grund av sin tjänstgörings egenart har att så gott som dagligen företaga resor, måste möta stora svårigheter att föra noggranna anteckningar över alla de småbelopp, som vid bortovaron från hemmet till följd av tjänsten måste utgivas. Det är emellertid icke alltid tillfyllest att själv göra dylika anteckningar ity att vederbörande taxeringsmyndigheter kunna fordra bevis för anteckningarnas riktighet. Kan detta icke åvägabringas blir det ofta mycket svårt och många gånger ogörligt att övertyga en taxeringsnämnd att avdraget å den erhållna resekostnadsersättningen är med verkliga förhållandet överensstämmande. Då hela den nuvarande skattelagstiftningen bygger på den skattskyldiges uppgift att förebringa bevisning till freddande mot en för hög beskattning och framför allt ifråga om avdrags-sätten, måste det lätt inses huru svår uppgiften för den skattskyldiga åkande personalen vid vårt lands enskilda järnvägar i själva verket måste vara. På grund av dessa omständigheter blir det i regel taxeringsnämnderna som bestämma avdragens storlek. De bli därför beroende av vad dessa anse billigt och kunna därför också bli högst olika, på olika orter.

De kunna emellertid också dels beroende på nämndens och dels på vederbörande skattskyldiges bevisningsförmåga bli olika på samma ort. Det är lätt att inse att då järnvägsmän anställda vid samma företag och med samma löneförmåner och förhållanden i övrigt, i detta fall bli olika behandlade, det skall uppfattas som en orättvisa. Någon rättvisa ifråga om beskattningen av resekostnadsersättningen för denna personal kan följaktligen icke anses inträda förrän statens och de enskilda järnvägarnas åkande personal i berörda hänseende bli likställda.

Då emellertid riksdagen vid frågans behandling år 1928 befarade att en likställighet i förevarande avseende mellan statens och de enskilda järnvägarnas personal skulle kunna leda till att vederbörande enskilda järnvägsförvaltningar skulle kunna minska den fasta lönen och i stället öka resekostnadsersättningen, vill det förefalla som en rimlig begäran att statsmakterna undersökte huruvida en dylik eventualitet kan tänkas vara möjlig. För egen del är jag övertygad om att en sådan förutsättning icke är tänkbar, men därest riksdagen alltjämt vidhåller sin ståndpunkt från sin föregående behandling av frågan, så bör ju Kungl. Maj:t kunna anförtros uppgiften att föranstalta utredning härom och till kommande riksdag inkomma med det förslag vartill en dylik utredning kan giva anledning.

I de till författningen fogade anvisningarna heter det visserligen att »avdrag med samma belopp som den anvisade ersättningen torde i regel böra medgivas i de fall, då ersättningen ej överstiger vad som av staten i motsvarande fall anvisas. Detta läser exempelvis vara förhållandet beträffande de resekostnadsersättningar, som i allmänhet utbetalas av de enskilda järnvägarna». Denna anvisning tolkas emellertid olika på olika orter och av olika taxeringsnämnder, och i vissa fall medgives hela reseersättningen få avdragas, i vissa andra endast hälften, etc. Det finnes sålunda trots anvisningarna fog för sådan ändring att likformighet uppstår.

Med åberopande av vad jag sålunda anfört får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i 32 § kommunalskattelagen att resekostnadsersättning vid enskild järnväg icke skall upptagas såsom intäkt eller om detta yrkande icke kan bifallas riksdagen i skriftelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om en allsidig utredning, huruvida ifrågavarande resekostnadsersättning till sina belopp är eller kan tänkas bli högre än motsvarande ersättning vid statens järnvägar, samt på grundval av denna undersökning för nästkommande års riksdag framlägga eventuellt förslag i ämnet.

Stockholm den 23 januari 1935.

Frans Severin.

