

Avdrag för bilkostnader i jordbruk

Regeringsrätten har som bekant i några färskas utslag bekänt sig till läran om personbils upphöjelse till jordbruksinventarium. Trossatsens mera materiella aspekt ger sig förnimbar i en jordbrukarens avdragsrätt ifråga om mellanskillnaden eller del därav vid byte av fordon.

Taxeringsintendenten Henry Edelin sökte i Skattenytt nr 2/1955 lägga tillrädda de praktiska konsekvenserna av de prejudicerande utslagen. Det var en otacksam uppgift han därvid lagt sig före. Han halade sig iland på den räddningsplanka som med ett finare namn kallas schablontaxering. När man kapitulerat inför möjligheterna att skapa en verklig individuell rättvisa hämtar man fram schablonerna, en underbar tillgång vid tillfällena av betryck. I en schablon stoppar man in sins emellan särartade fall för att få ut dem alla lika. Det är en konfektionsfabrik för taxeringsbeslut. Färdigsydda idéer, måttbeställda efter en provning.

Ingen skugga skall falla på Edelin för detta. Han hade givit sig i kast med en olöslig uppgift: att härleda förnuftiga lösningar ur ett oförnuftigt beslut.

Börjar inte taxering alltmer bli ett teoretiskt spekulerande på betryggande avstånd från de praktiska realiteterna? Man utgår från en tes, där man istället borde konstatera faktum.

En dylik tes som håller sig i den mest förnäma avskildhet från alla vardagslivets trivialiteter och all jordbunden verklighetssyn är just den upphöjda sanningen att personbil i likhet med ringvältar, sladdharvar och gödselspridare är ett jordbruksinventarium. Tesen torde hämta sin huvudsakliga näring från det obestridliga för-

hållandet att även en personbils motoreffekt räknas i hästkrafter och att kofångare ingår i utrustningen, fakta som otvunget förmedlar associationer till stall och ladugård.

Det plägar göras gällande från personbilsägande jordbrukares håll att vissa körslor utföres med fordonet, körslor hänförliga till jordbruksdriften. Detta må vara riktigt även om uppgifterna härom nog oftast är färglagda för att passa de syften de är ämnade att tjäna. Tillsyn av ägorna sker icke endast billigast utan även bäst medelst begagnande av velociped, användbar även på stigar mellan brukningsdelarna. Reservdelar till jordbruksmaskiner kan otvivelaktigt med fördel hämtas per bil, men att maskinerna körs sönder hör väl rimligtvis inte till ordningen för dagen. Att transportera potatissäckar, smågrisar och kalvar i personbil synes emellertid vara mindre rationellt och att så skulle ske förefaller mindre sannolikt. Dock torde i stort sett ingenting vara att erinra emot att från fall till fall avdrag medges för kostnader för personbil i jordbruksdrift. Vid bestämmande av avdragets storlek bör taxeringsnämndens förtrogenhet med de lokala förhållandena kunna lämna anvisningar. I landsbygdsdistrikt har ju nämnden alltjämt en mycket viktig uppgift.

Nu hävdar Edelin att avdrag för kostnader för personbil konsekvent leder till att även mellanskillnaden vid byte av fordon i princip skulle bli avdragsgill. Detta är väl ändå inte så säkert. Den som har mer än två kilometer till sin arbetsplats äger åtnjuta avdrag för cykelslitning. Cykeln anses vara erforderlig för intäkstens förvärvande. Men mig veterligt har

det aldrig ifrågasatts att avdrag skulle kunna medgivas vid byte av cykel i dessa fall. Vad konsekvensen inte fordrar i ena fallet bör den inte heller göra anspråk på i det andra.

Det som emellertid gör avdragsrätten vid byte av personbil så säreget omotiverad är att just själva bytet så vältaligt upplyser om att avdrag icke borde komma ifråga. Om en jordbrukare har en personbil som börjar bli skamfilad kan denna bil så småningom förvandlas till någonting som hjälpligt påminner om ett jordbruksinventarium och som kan göra tjänst som sådant. Om han nu inte vill behålla detta fordon utan utbyter det mot ett nytt av senaste tekniska fulländning och oöverträffad komfort har han väl på ett sätt som borde kunna övertyga en var tillkännagivit att han väglets av en önskan att tillfredsställa ett rent personligt behov, nämligen behovet av att disponera ett personbefordrande åkdon bättre lämpat för denna sin uppgift än det i byte lämnade. Man byter inte bort en 1940 års Ford mot en 1955 års Isabella för att tillgodose något jordbruksdriftsmässigt ändamål. Sin fru och sina barn och sina vänner skjutsar man utan tvivel bättre i Isabellan; sin potatisskörd,

sina smorda reservdelar och sina smågrisar befordrar man bättre i Forden. Ju nyare en bil är desto mera olämplig är den som jordbruksredskap. Tillverkarna av personbilar lägger ner hela sin uppfinningsförmåga på att bättre och bättre tillgodose den åkandes personliga komfort och bekvämlighet. Det är för att tillförsäkra sig dessa nya finesser man anskaffar ny bil. Själva anskaffandet svär mot myten om bilen som ett inventarium i jordbruket. Att anskaffa en lyxvagn med panoramavindruta, automatisk växellåda och elektrisk fönsterhissare för forslandet av potatis från stuka till stuga kan väl närmast betecknas som en åtgärd i kampen mot tråkigheten på landsbygden. I den kampanjen bör taxeringsmyndigheterna inte engageras.

Alla omfattar vi uppfattningen att taxeringen skall vara likformig och rättvis. Likformig enskilda emellan och mellan kategorier av enskilda. Jordbrukares avdragsrätt för mellanskillnaden vid byte av personbil är i princip ett hot mot denna likformighet. Hotet försvinner inte genom att man emballerar det i någon aldrig så sinnrikt uttänkt schablon.

S. S.