

nitiv källskatt kan emellertid bli grovt missvisande och det vill nog den skattskyldige inte finna sig i. Med det höga skattetryck som råder är det nog så att schabloner bara tolereras intill en viss gräns. Sedan vill man ha en noggrann uträkning av skatten — för så vida inte alla schabloner hålls grovt i underkant, resp. överkant.

Statsskattens proportionella skikt har nyss höjts en bit. Det är nog nödvändigt att ta ytterligare ett stort steg på den vägen för att den definitiva källskatten skall kunna få en plats i vårt beskattningssystem.

Ännu ett problem finns att övervinna. Deklarerandet utgör numera underlag inte endast för taxeringen utan också för fastställandet av pensionsgrundande inkomst. Slopas deklarationen måste vi på annat sätt få kännedom om den inkomst som ger pensionsrätt. Genom arbetsgivarna? Det är en möjlighet men inte heller lösningen på den frågan åstadkommes på en kafferast.

Till allmänna skatteberedningens uppgifter hör att penetrera det problem som här berörs. Vi bör nog avvakta dess utredning.

Angående riksskattenämndens bilreseanvisningar

Kritik av kritiken

Det av mig på s. 79 och 80, innevarande årgång av Skattenytt, gjorda inlägget, har bemötts av assessor Lars Lindberg i vad man kanske kan kalla tillrättläggande syfte. En gensaga är strängt taget inte av nöden men kan möjligen ändå vara av visst intresse.

Jag är fullt belåten, när Lindberg — som finner ett av mig gjort uttalande väl kategoriskt (se s. 81) — i samma veva

medger att "tidsvinsten i något extraordinärt fall vid användandet av bil i stället för allmänt kommunikationsmedel kan vara så betydande att den skattskyldige i detta hänseende bör likställas med den som över huvud taget saknar tillgång till allmänt kommunikationsmedel". Ty vad är innebörden härav annat än att just tidsvinsten är den avgörande faktorn och detta även i sådana fall då avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till allenast den i anvisningarna för nyssnämnda fall angivna vägsträckan en halv mil (5 kilometer)? Lindberg går i detta avseende ännu längre än jag; i mitt föregående inlägg talade jag försiktigtvis om ett avstånd av 8 eller 9 kilometer.

Men, frågar man sig nu, hur stämmer det sålunda gjorda medgivandet med det strax förut gjorda påståendet, att "den primära absoluta förutsättningen för att bilavdrag över huvud bör ifrågakomma är — bortsett från i anvisningen angivna fall vid sjukdom etc. — att vägvståndet uppgår till en mil"? Studerar man den ifrågavarande anvisningen, finner man att ålder, sjukdom, lyte eller liknande anledning till användande av bil som färdmedel medför avdragsrätt helt oavsett såväl avstånd som tidsvinst. Om man erkänner, att enbart tidsvinsten — i extraordinära fall — även vid korta avstånd kan medföra rätt till avdrag för dem som ej är gamla, sjuka eller lytta, föreligger knappast tillräckligt skäl att tillmäta vägsträckan en mil sådan betydelse som sker i Lindbergs senast återgivna uttalande. I detta avseende är det nog han som är väl kategorisk.

En helt annan sak är, att schablonen en mil såsom jag i mitt tidigare inlägg antydde säkerligen är nyttig. Enligt min

mening borde schabloner i förenklings-syfte komma till användning i mycket större utsträckning än som för närvarande är fallet. (Reservation för tjänsteavdraget, sparavdraget och det sociala avdraget, som väl närmast tillkommit av politiskt-taktiska skäl.) Någon gång får schablonen betecknas som nödvändig, såsom när ett avstånd av 2 kilometer krävs för att man alls skall få använda andra färdmedel än apostlahästarna.

Om det andra temat i mitt inlägg, som gällde generositeten i de fall då allmänna kommunikationsmedel helt saknas, har jag inte mycket att tillägga. Jag finner det bara besynnerligt, att en frisk och stark person som bor en halv mil från sin arbetsplats i viss mån på det allmännas bekostnad skall få använda ett färdmedel av lyxnatur, när betydligt enklare och billigare sådana (cykel eller moped) står till buds. Eller är inte bilen en lyx numera? Jag har kanske dåligt följt med min tid.

J. Bratt.

Replik

Mot bakgrunden av innehållet i riksskattenämndens ifrågavarande anvisning är det av Bratt angivna exemplet med en körsträcka av 8 till 9 km samt en tidsvinst av en och en halv timme en sak

och den av mig framförda synpunkten att i något extraordinärt fall tidsvinsten kan vara så betydande att den skattskyldige i detta sammanhang kan anses helt sakna kommunikationsmedel — såsom jag framhållit i mitt tidigare inlägg — en helt annan sak.

I klarläggande syfte må de delar av riksskattenämndens anvisning som Bratt tolkningsvis berört här än en gång återgivas:

”Om skattskyldig för sådana resor mellan bostad och arbetsplats, som avses i punkt 4 av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen, använder bil i stället för tillgängligt allmänt kommunikationsmedel, bör skäligt avdrag för bilkostnad medgivas därest följande båda förutsättningar föreligga, nämligen

att vägavståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst en mil samt

att användandet av bil i stället för det allmänna kommunikationsmedlet medför en tidsvinst av minst en och en halv timme sammanlagt för fram- och återresan.

Om skattskyldig, som för resor till och från arbetsplatsen över huvud icke har tillgång till allmänt kommunikationsmedel, använder sig av bil för sådana resor, bör skäligt avdrag för bilkostnad medgivas under förutsättning att vägavståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst 5 kilometer.”

Lars Lindberg.

Rättelser till föregående nummer:

- ¹ Rubriken på sidan 62 ”Skattelindringsavdragen” skall rätteligen lyda: Skattelindringsbidragen.
- ² Det på sidan 94, högra spalten rad 24 uppfifrån återopade rättsfallet skall vara RÅ 1943 Fi 538.

Red.