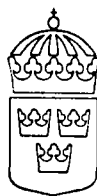


Regeringens proposition

1986/87: 46

om beskattning av förmån av fri bil



Prop.
1986/87: 46

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 16 oktober 1986.

På regeringens vägnar

Kjell-Olof Feldt

Bengt K.Å. Johansson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ett schabloniserat system för beskattning av förmån av fri eller delvis fri bil. De föreslagna reglerna, som bl. a. anpassats till den förenklade självdeklarationen, innebär i huvudsak följande. Förmån av helt fri bil skall värderas till 22 % av nybilspriset året före beskattningsåret för senaste årsmodellen av bilen. För bilar som är äldre än tre år föreslås en fyra procentenheter lägre procentsats, dvs. 18 %. Värdet av extrautrustning överstigande 20 000 kr. beaktas på så sätt att det överskjutande beloppet läggs till nybilspriset. Jämkning av förmånsvärdet skall kunna ske endast när synnerliga skäl föreligger. Samtidigt slopas rätten till avdrag för kostnaderna för bilresor mellan bostaden och arbetet för skattskyldig med bilförmån.

Vidare föreslås att arbetsgivaren skall ange förmånsvärdet på kontrolluppgift för förmånstagaren och göra preliminärskatteavdrag. Förmånsvärdena skall även ligga till grund för beräkningen av arbetsgivaravgift.

De nya reglerna föreslås gälla fr. o. m. den 1 januari 1987.

1 Förslag till Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370)

Prop. 1986/87: 46

Härigenom föreskrivs att punkt 4 av anvisningarna till 33 § och anvisningarna till 42 § kommunalskattelagen (1928: 370) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Anvisningar

till 33 §

4.¹ Även för det fall, att skattskyldig enligt punkt 3 här ovan icke är berättigad till avdrag för ökade levnadskostnader, äger han dock rätt avdraga skälig kostnad för resor till och från arbetsplatsen, där denna varit belägen på sådant avstånd från hans bostad, att han behövt anlita och även anlitat särskilt fortskaffningsmedel.

Om avståndet mellan den skattskyldiges bostad och arbetsplats uppgår till minst fem kilometer och det klart framgår att användandet av egen bil för resa till och från arbetsplatsen regelmässigt medför en tidsvinst på minst två timmar i jämförelse med allmänt kommunikationsmedel medges avdrag för kostnader för resa med egen bil. Sådant avdrag medges också om den skattskyldige använder bilen i tjänsten under minst 60 dagar för år räknat för de dagar som bilen används i tjänsten. Om bilen används i tjänsten under minst 160 dagar för år räknat medges avdrag under alla de dagar som bilen används för resor mellan bostad och arbetsplats. Användning i tjänsten beaktas dock endast om den uppgår till minst 300 mil för år räknat. Avdraget skall bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga kostnader för mindre bil och med hänsyn till de kostnader, som är direkt beroende av körd vägsträcka (milbundna kostnader). Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställer för varje taxeringsår föreskrifter för beräkningen av avdrag i dessa fall.

För skattskyldig som på grund av ålder, sjukdom eller handikapp är nödsakad att använda bil tillämpas inte bestämmelserna i andra stycket. Detsamma gäller skattskyldig som är tvungen att använda större bil på grund av skrymmande last.

Den som är skattskyldig för förmån av fri eller delvis fri bil medges dock inte avdrag för kostnader för resor som avses i första stycket, om han har företagit resorna med bil under den tid förmånen åtnjutits.

till 42 §²

Stundom inträffar, att å en ort saknas möjlighet att uthyra bostäder och att för den skull något hyrespris för orten icke kan fastslås. Särskilt gäller detta i glest befolkade orter, där befolkningen huvudsakligen består av jordbrukare, vilka bo å fastigheter, som av dem brukas. Den omständigheten, att uthyrningsmöjlighet icke föreligger, medför dock icke, att bostadsförmån saknar värde. Vid bestämmande av bostadsförmånens värde i nu angivet fall kan hyrespriset i kringliggande orter tjäna till ledning.

¹ Senaste lydelse 1985: 405.

² Senaste lydelse 1977: 1172.

Värdet av produkter, varor eller andra naturaförmåner, som ingå i lön eller annan inkomst, skall beräknas efter det pris, som i orten gällt, därest det varit fråga om att för penningar förskaffa sig dem. Kan ej dylikt pris direkt angivas, skola nyttigheterna upptagas till det belopp, som med hänsyn till föreliggande förhållanden kan beräknas hava åtgått, om de skolat gäldas i penningar, eller, då fråga är om produkter eller varor från egen jordbruksfastighet eller egen rörelse, det belopp, som det kan beräknas, att den skattskyldige skulle hava erhållit vid försäljning under jämförbara förhållanden av motsvarande kvantiteter.

I fråga om praktikanter, lärlingar, elever vid sjuksköterskeskolor och liknande förekommer, att vederbörande under utbildningstiden åtnjuter naturaförmåner (fri kost, fri bostad) eventuellt jämte en mindre kontantersättning, som närmast har karaktär av fickpengar. I dylika fall må värdet av naturaförmånerna jämkas och upptagas till det lägre belopp, som med hänsyn till kontantersättningens storlek och övriga förhållanden framstår som skäligt.

Värdet av bilförmån skall bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga faktiska kostnader för innehav av bilar i olika pris- och årsklasser vid olika årliga körsträckor. Bilen skall anses ha körts minst 1 000 mil i privat bruk under året, om icke den skattskyldige kan göra sannolikt att den privata körsträckan har varit mindre. Har företagsledare i fåmansföretag eller honom närstående person fått utnyttja bil som är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till företagets verksamhet, skall till det enligt schablon beräknade värdet av bilförmån läggas ett belopp som kan anses motsvara skillnaden mellan de faktiska kostnaderna för bilens användning i verksamheten och de för verksamheten erforderliga kostnaderna. Kan bil antagas ha anskaffats helt eller huvudsakligen för den skattskyldiges privata bruk, skall värdet av förmånen bestämmas till ett belopp motsvarande hela eller den huvudsakliga delen av de bilkostnader som har påförts företaget, dock att värdet icke på grund härav får bestämmas till lägre belopp än det som framkommer vid en värdering enligt schablon.

Värdet av bilförmån skall för helt år bestämmas till 22 procent av nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för senaste årsmodell av förmånsbilen eller – om bilmodellen då inte saluförs – till 22 procent av ett uppskattat nybilspris, baserat på nybilspriset för motsvarande modeller.

Är förmånsbilens årsmodell äldre än tre år skall förmånens värde nedsättas till 18 procent av det i fjärde stycket angivna nybilspriset.

Är förmånsbilens årsmodell sex år eller äldre skall värdet av förmånen nedsättas till 18 procent av ett uppskattat nybilspris, baserat på 85 procent av nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för de vanligast förekommande bilarna. På den skattskyldiges begäran skall förmånsvärdet bestämmas enligt femte stycket, om sådant nybilspris som där avses kan beräknas för förmånsbilen.

Vid beräkningen av förmånsvärdet enligt fjärde–sjätte styckena skall till det angivna nybilspriset i förekommande fall läggas anskaffningskostnaden för extrautrustning i den mån den överstiger 20 000 kronor.

Om den skattskyldige bekostar allt drivmedel för det privata nyttjandet av förmånsbilen skall förmånsvärdet nedsättas därigenom

att den procentsats efter vilken förmånsvärdet enligt fjärde–sjätte styckena skall beräknas minskas med fyra.

Om den skattskyldige åtnjuter förmånen endast under en del av året skall förmånsvärdet beräknat enligt fjärde–åttonde styckena sättas ned med en tolfedel för varje hel kalendermånad som han inte har åtnjtit förmånen.

Om den skattskyldige utger ersättning för bilförmånen skall förmånsvärdet beräknat enligt fjärde–nionde styckena sättas ned med ersättningens belopp.

Förmånsvärdet får jämkas uppåt eller nedåt, om det finns synnerliga skäl.

Har företagsledare i fåmansföretag eller honom närstående person fått utnyttja bil som är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till företagets verksamhet, skall till det enligt schablon beräknade värdet av bilförmån läggas ett belopp som kan anses motsvara skillnaden mellan de faktiska kostnaderna för bilens användning i verksamheten och de för verksamheten erforderliga kostnaderna.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987 och tillämpas första gången vid 1988 års taxering.

2 Förslag till Lag om i ändring taxeringslagen (1956: 623)

Prop. 1986/87: 46

Härigenom föreskrivs att 37 § 1 mom. taxeringslagen (1956: 623)¹ skall ha följande lydelse.

37 §

Nuvarande lydelse

1 mom.² Till ledning vid inkomsttaxering, förmögenhetstaxering och registrering av preliminär A-skatt, som har innehållits genom skatteavdrag, skall varje år utan anmaning avlämnas uppgifter (*kontrolluppgifter*) för det föregående kalenderåret enligt följande uppställning.

Uppgiftsskyldig

1. a) Statlig och kommunal myndighet,

b) aktiebolag, ekonomisk förening, fond, stiftelse och annan juridisk person än dödsbo,

c) fysisk person och dödsbo, som bedrivit rörelse eller jordbruk, däri inbegripet skogsbruk, i fråga om förmåner, som utgått från sådan förvärvskälla, samt

d) fysisk person och dödsbo, som innehaft annan fastighet, i fråga om förmåner som utgått från sådan förvärvskälla.

Vem uppgiften skall avse

Den som hos den uppgiftsskyldige innehaft anställning eller uppdrag eller utfört tillfälligt arbete eller som av den uppgiftsskyldige åtnjutit pension, livränta eller periodiskt utgående ersättning, ävensom den som åtnjutit förmån från personalstiftelse eller annan stiftelse.

Vad uppgiften skall avse

Avlöning, arvode, annan ersättning eller förmån, oavsett huruvida denna utgått kontant eller såsom naturaförmån samt oavsett om densamma utgör ersättning för kostnader, som mottagaren haft att bestrida. Har mottagaren haft att erlagga vederlag för åtnjuten naturaförmån, skall uppgift om förmånen och vederlaget lämnas. Avser livränta skadestånd till följd av personskada skall angivas om livräntan utgör skattepliktig intäkt.

Föreslagen lydelse

1 mom. Till ledning vid inkomsttaxering, förmögenhetstaxering och registrering av preliminär A-skatt, som har innehållits genom skatteavdrag, skall varje år utan anmaning avlämnas uppgifter (*kontrolluppgifter*) för det föregående kalenderåret enligt följande uppställning.

Uppgiftsskyldig

1. a) Statlig och kommunal myndighet,

b) aktiebolag, ekonomisk förening, fond, stiftelse och annan juridisk person än dödsbo.

c) fysisk person och dödsbo, som bedrivit rörelse eller jordbruk, däri inbegripet skogsbruk, i fråga om förmåner som utgått från sådan förvärvskälla, samt

Vem uppgiften skall avse

Den som hos den uppgiftsskyldige innehaft anställning eller uppdrag eller utfört tillfälligt arbete eller som av den uppgiftsskyldige åtnjutit pension, livränta eller periodiskt utgående ersättning, ävensom den som åtnjutit förmån från personalstiftelse eller annan stiftelse.

Vad uppgiften skall avse

Avlöning, arvode, annan ersättning eller förmån, oavsett huruvida denna utgått kontant eller såsom naturaförmån samt oavsett om densamma utgör ersättning för kostnader, som mottagaren haft att bestrida. *Värdet av bilförmån skall anges till belopp och beräknas i enlighet med bestämmelserna i fjärde-*

¹ Lagen omtryckt 1981: 399.

² Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 773.

² Senaste lydelse 1986: 489.

d) fysisk person och dödsbo, som innehaft annan fastighet, i fråga om förmåner som utgått från sådan förvärvskälla.

tionde styckena – utom sjätte stycket andra meningen – av anvisningarna till 42 § kommunal-skattelagen (1928:370). Har mottagaren haft att erlagga vederlag för åtnjuten naturaförmån, skall uppgift om förmånen och vederlaget lämnas. Avser livränta skadestånd till följd av personskada skall angivas om livräntan utgör skattepliktig intäkt.

Prop. 1986/87: 46

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987 och tillämpas första gången i fråga om kontrolluppgift till ledning vid 1988 års taxering.

3 Förslag till Lag om ändring i uppbördslagen (1953: 272)

Prop. 1986/87: 46

Härigenom föreskrivs att 8 § uppbördslagen (1953: 272)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Åtnjuter skattskyldig jämte kon-
tant inkomst naturaförmån i form
av kost och bostad eller *endera av
dessa förmåner*, skall preliminär
A-skatt beräknas efter de nämnda
inkomstförmånernas sammanlagda
värde.

Riksskatteverket fastställer de
värden, som i *första stycket an-
givna naturaförmåner skola* anses
äga genomsnittligt inom riket vid
tillämpning av denna lag. Nämnda
värden *skola* angivas i skattetabel-
lerna.

Föreslagen lydelse

8 §²

Åtnjuter skattskyldig jämte kon-
tant inkomst naturaförmån i form
av kost, bostad eller *bil* skall preli-
minär A-skatt beräknas efter de
nämnda inkomstförmånernas sam-
manlagda värde.

Riksskatteverket fastställer de
värden, som *kost och bostad skall*
anses äga genomsnittligt inom riket
vid tillämpning av denna lag.
Nämnda värden *skall anges* i skat-
tetabellerna.

*Värdet av bilförmån skall vid till-
lämpningen av första stycket be-
räknas enligt fjärde – tionde stycke-
na – utom sjätte stycket andra me-
ningen – av anvisningarna till 42 §
kommunalskattelagen (1928: 370).*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

¹ Lagen omtryckt 1972: 75.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 771.

² Senaste lydelse 1974: 771.

Lag om ändring i lagen (1984: 668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare

Härigenom föreskrivs att 5 och 50–52 §§ lagen (1984: 668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5 §

En naturaförmån i form av kost eller bostad skall tas upp till det värde som har fastställts enligt 8 § andra stycket uppbördslagen (1953: 272).

En bilförmån skall tas upp till det värde som för utgiftsåret gäller enligt regler som fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Värdet av bilförmånen skall bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga faktiska kostnader för innehav av bilar i olika pris- och årsklasser vid en årlig körsträcka i privat bruk om 1 000 mil.

Redovisningen av bilförmåner får uppskjutas till arbetsgivarens sista uppbördsdeklARATION för utgiftsåret. Den lokala skattemyndigheten kan dock när särskilda skäl föreligger besluta att bilförmåner skall redovisas löpande.

En naturaförmån i form av kost, bostad eller bil skall tas upp till det värde som avses i 8 § andra och tredje styckena uppbördslagen (1953: 272).

50 §

Den lokala skattemyndighetens beslut får överklagas genom besvär hos länsrätten. Beslut enligt 5 § tredje stycket, 6 § tredje stycket eller 19 § andra stycket överklagas dock genom besvär hos länsstyrelsen. Beslut enligt nämnda stycken får inte överklagas av det allmänna ombudet.

Den lokala skattemyndighetens beslut får överklagas genom besvär hos länsrätten. Beslut enligt 6 § tredje stycket eller 19 § andra stycket överklagas dock genom besvär hos länsstyrelsen. Beslut enligt nämnda stycken får inte överklagas av det allmänna ombudet.

Sjömansskattekontorets beslut får överklagas genom besvär hos sjömansskattenämnden. Besvärshandlingen skall ha kommit in senast två månader från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Den lokala skattemyndighetens eller sjömansskattekontorets beslut om revision eller beslut varigenom vite har förelagts får inte överklagas.

Om en besvärshandling före besvärstidens utgång har kommit in till en annan länsrätt eller länsstyrelse än den som har att pröva besvären, skall handlingen anses ha kommit in i rätt tid. Handlingen skall omedelbart översändas till den länsrätt eller länsstyrelse till vilken den rätteligen borde ha ingetts.

51 §

Beslut av den lokala skattemyndigheten eller sjömansskattekontoret, som får överklagas, skall på ansökan av arbetsgivaren omprövas av den lokala skattemyndigheten respektive sjömansskattekontoret. Ansökningshandlingen skall ha kommit in före besvärstidens utgång. Vad som har sagts nu gäller dock inte beslut enligt 5 § tredje stycket, 6 § tredje stycket eller 19 § andra stycket. Ett beslut får inte omprövas om arbetsgivaren eller det allmänna ombudet har anfört besvär över det.

Beslut av den lokala skattemyndigheten eller sjömansskattekontoret, som får överklagas, skall på ansökan av arbetsgivaren omprövas av den lokala skattemyndigheten respektive sjömansskattekontoret. Ansökningshandlingen skall ha kommit in före besvärstidens utgång. Vad som har sagts nu gäller dock inte beslut enligt 6 § tredje stycket eller 19 § andra stycket. Ett beslut får inte omprövas om arbetsgivaren eller det allmänna ombudet har anfört besvär över det.

52 §

Beslut av länsstyrelse får överklagas bara i den mån beslutet gäller förseningsavgift, restavgift, tilläggsavgift, restitution eller avkortning. Överklagandet skall göras hos kammarrätten.

Sjömansskattenämndens beslut överklagas hos kammarrätten inom den tid som gäller vid överklagande hos kammarrätten av nämndens beslut enligt lagen (1958: 295) om sjömansskatt. Beslut enligt 5 § tredje stycket, 6 § tredje stycket eller 19 § andra stycket får dock inte överklagas.

Sjömansskattenämndens beslut överklagas hos kammarrätten inom den tid som gäller vid överklagande hos kammarrätten av nämndens beslut enligt lagen (1958: 295) om sjömansskatt. Beslut enligt 6 § tredje stycket eller 19 § andra stycket får dock inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 oktober 1986

Närvarande: statsrådet Feldt, ordförande, samt statsråden Sigurdson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Feldt

Proposition om beskattningen av förmån av fri bil

1 Inledning

Gällande bestämmelser för beskattning av bilförmån finns i anvisningarna till 42 § kommunalskattelagen (1928: 370), KL. Reglerna innebär att värdet av en bilförmån skall bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga faktiska kostnader för innehav av bilar i olika pris- och årsklasser vid olika körsträckor. Enligt anvisningarna skall bilen anses ha körts minst 1000 mil i privat bruk under året om inte förmånstagaren kan göra sannolikt att den privata körsträckan har varit kortare. Riksskatteverket (RSV) utfärdar årligen föreskrifter och anvisningar för värdering av bilförmåner. Det är den skattskyldige som i dagens system skall ange värdet av sin förmån i deklarationen. Arbetsgivarens kontrolluppgiftsskyldighet begränsar sig till att han skall ange att bilförmån utgått, vilken bil den avsett och vederlag som har utgetts.

Riksdagen beslutade våren 1985 om en förenklad löntagarbeskattning (prop. 1984/85: 180, SkU 60, rskr. 375). Lagstiftningen bygger huvudsakligen på de förslag skatteförenklingskommittén lade fram i betänkandet (SOU 1984: 21) Förenklad självdeklaration. De nya reglerna innebär att taxeringarna för fysiska personer som inte bedriver näringsverksamhet i allt väsentligt bygger på kontrolluppgifter från arbetsgivare och andra som betalar ut de skattepliktiga inkomsterna. I syfte att göra det möjligt också för dem som har bilförmån att använda den förenklade självdeklarationen förordade skatteförenklingskommittén att arbetsgivaren i kontrolluppgiften även skulle ange värdet av bilförmån. Kommittén som inte lade fram något konkret förslag i denna fråga ansåg att en ökad schablonisering av värderingen var nödvändig för en sådan reform. I prop. 1984/85: 180 förutskickade jag att jag senare skulle lägga fram förslag till enklare regler efter att ytterligare ha övervägt saken.

En arbetsgrupp inom finansdepartementet har – efter samråd med socialdepartementet och RSV – i departementspromemorian (Ds Fi 1986: 9) Enklare regler om beskattning av förmån av fri bil m. m. övervägt frågan. Promemorian, som också innehåller förslag till författningsändringar, har remissbehandlats. Jag redovisar promemorians förslag i de olika avsnitten.

Till protokollet i detta ärende bör fogas som *bilaga* en förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av deras yttranden.

Jag avser att i det följande ta upp de i promemorian behandlade frågorna.

2 Allmän motivering

2.1 Allmänna utgångspunkter

Värdet av bilförmån skall enligt nuvarande regler bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga faktiska kostnader för innehav av bilar i olika pris- och årsklasser vid olika körsträckor. Bilen skall vidare anses ha körts minst 1 000 mil i privat bruk under året om inte förmånstagaren kan göra sannolikt att den privata körsträckan har varit kortare (anvisningarna till 42 § KL). Gällande regler ger också utrymme att värdera en bilförmån högre än annars om bilen huvudsakligen har använts för privat bruk eller om det varit fråga om s. k. lyxbilar i fåmansföretag.

Trots att de nuvarande reglerna för beskattning av bilförmåner till viss del har schabloniserats är de ändå tämligen komplicerade. För att systemet skall kunna hanteras har RSV utfärdat omfattande föreskrifter och anvisningar.

Reglerna har visat sig medföra problem i flera avseenden. De ger årligen upphov till ett inte obetydligt antal tvister mellan de enskilda och skattemyndigheterna. Tvisterna belastar också förvaltningsdomstolarna. Vidare har reglerna främst av kontrollskäl inte kommit att tillämpas på avsett sätt.

De schabloniserade värderingar som är huvudregel i det nuvarande systemet förutsätter att bilen åtminstone i viss omfattning använts i tjänsten. Kan bilen däremot antas ha anskaffats helt eller huvudsakligen för den skattskyldiges privata bruk skall värdet av förmånen bestämmas till ett belopp motsvarande hela eller den huvudsakliga delen av arbetsgivarens bilkostnader. I praktiken är det mycket svårt för skattemyndigheterna att tillämpa denna regel. Även de regler som medger de skattskyldiga en schabloniserad värdering förutsätter att den faktiska privata körsträckan redovisas i deklarationen. Detta är också ett förhållande som gett upphov till många tvister. RSV har för att komma till rätta med detta problem i anvisningar utformat ganska utförliga schabloner för vilken körsträcka som bör ligga till grund för värderingen om den skattskyldige inte kan visa sin faktiska körsträcka. RSV skiljer därvid mellan de förmånshavare som regelmässigt använder bilen i tjänsten och de som använder den i något mindre omfattning men där man ändå inte kan säga att bilen huvudsakligen anskaffats för den anställdes privata bruk. Den schabloniserade körsträckan utgår från en minsta körsträcka av 1 000 resp. 1 500 mil. Har bilen använts för resor till och från arbetet görs en schablonmässig ökning av denna körsträcka.

De nu beskrivna reglerna och anvisningarna har lett till att det hör till undantagen att någon skattskyldig påförts arbetsgivarens kostnad som bilförmån, att flertalet skattskyldiga redovisar sin privata körsträcka i enlighet med RSV:s schabloner och att de som inte gör det utan redovisar med stöd av körjournal nästan undantagslöst gör gällande att de kört kortare privat sträcka än vad RSV:s schabloner förutsätter.

Antalet bilförmåner har visat en tendens att öka. Vid 1985 års taxering deklarerades 109 000 bilförmåner. Sedan dess torde antalet ha ökat vilket i sin tur ökar belastningen på skattemyndigheterna och förvaltningsdomstolarna. Detta är en utveckling som går stick i stäv med den strävan till förenklingar av beskattningen som regeringen systematiskt arbetat med under senare år och som riksdagen ställt sig bakom. Ett viktigt bidrag till denna utveckling skulle vara att ytterligare schablonisera beskattningen av bilförmåner. Stora förenklingar för både de skattskyldiga och skatteförvaltningen skulle uppnås om också de som har tjänstebilar kan använda den förenklade självdeklarationen.

Jag anser att ett nytt enklare system för beskattning av bilförmåner bör införas i huvudsaklig överensstämmelse med det i promemorian lämnade förslaget.

Vid utformningen av ett nytt system bör man ta fasta på att de privata körsträckor som nu ligger till grund för beskattningen i praktiken redan har schabloniserats i stor utsträckning. Vidare bör man i ett sådant system kunna slopa avdragsrätten för kostnader för resor mellan bostad och arbetsplats och i stället beakta detta när höjden på det schablonmässiga förmånsvärdet bestäms. De nya värderingsreglerna bör också gälla vid bestämmandet av underlaget för arbetsgivaravgifter.

De nya reglerna bör tillämpas redan fr. o. m. det beskattningsår som börjar den 1 januari 1987.

2.2 Schablonbeskattning av bilförmåner

2.2.1 Förslagets huvudinriktning

Mitt förslag: Förmån av helt fri bil värderas till 22 % av nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för senaste årsmodellen av förmånsbilen. Avdragsrätten för kostnader för resor med bil mellan bostaden och arbetsplatsen slopas för bilförmånshavaren.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt med undantag för att procentsatsen föreslås till 30 %.

Remissinstanserna: Många remissinstanser har i och för sig ställt sig positiva till ett starkt schabloniserat system efter den modell som föreslås i promemorian. Den delvis mycket hårda kritik som riktats mot förslaget har främst gällt valet av procentsats (30 %). Särskilt har framhållits att den bilförmånshavare som har kunnat tillgodoräkna sig relativt stora avdrag för kostnader för resa mellan bostad och arbete men som i övrigt inte utnyttjar bilen mycket privat kommer att drabbas av en inte oväsentlig skatteskärpning om promemoriaförslaget genomförs.

Skälen för mitt förslag: Ett nytt system för beskattning av bilförmån bör av skäl som jag redogjort för i avsnitt 2.1 vara starkt schabloniserat. Det bör utformas så att det skattepliktiga förmånsvärdet motsvarar den inbesparing som den genomsnittlige förmånstagaren gör. Det kan tyckas vara ett väsentligt avsteg från den nuvarande inriktningen där man försöker

värdera förmånen hos varje enskild skattskyldig med utgångspunkt i just hans faktiska inbesparing. I själva verket har detta visat sig omöjligt och redan i det nuvarande systemet har ganska omfattande schabloner fått införas. Detta gäller särskilt beträffande den privata körsträckans längd vilken utgör en grundläggande faktor vid värdering av förmånen.

Med målsättningen att det skattepliktiga förmånsvärdet skall motsvara inbesparingen hos den genomsnittlige förmånshavaren är det möjligt att lägga mer generella samband mellan bilkostnaderna och förmånsvärdet till grund för beskattningsreglerna. I promemorieförslaget har man enligt min mening fullt ut tagit vara på denna möjlighet till förenkling. Man bygger på det direkta sambandet mellan nybilspriset och kostnaden för att köra ett visst antal mil, lägger genomsnittlig körsträcka hos samtliga förmånshavare till grund för värderingen och slopar avdraget för kostnader för resor mellan bostad och arbetsplats. Jag vill redan här framhålla att jag helt ansluter mig till vad som föreslagits i promemorian i dessa delar. Jag kommer därför endast att helt kort kommentera förändringen i detta avseende för att därefter ta upp frågan om beskattningens nivå.

Nuvarande värderingsregler bygger bl. a. på det samband som finns mellan både de årsbundna och de milbundna kostnaderna för bilen och nybilspriset. Genom en indelning av bilarna i prisklasser har man kunnat beakta att det föreligger vissa variationer i nämnda pris/kostnadsrelationer. I promemorian har gjorts den bedömningen att nämnda variationer inte är större än att man vid en schablonbeskattning relaterad till den genomsnittlige bilinnehavarens kostnader kan utgå från att värdet av att köra ett visst antal mil med en bil kan uppskattas till en given andel av bilens nyanskaffningspris. Jag delar denna uppfattning mot vilken inte heller några avgörande invändningar rests vid remissbehandlingen.

Den faktor som efter bilens anskaffningspris har störst betydelse vid förmånsvärderingen enligt nuvarande regler är den privata körsträckans längd. Det är den faktor som är svårast att bestämma och som orsakar nästan samtliga tvister om förmånsvärdena.

Enligt nuvarande regler gäller att en förmånshavare skall ta upp förmånen av sin privatkörning, inkl. resor till och från arbetet, som intäkt och att han i många fall får göra avdrag för kostnader för bilresor till och från arbetet. Intäkten är avsedd att svara mot genomsnittliga verkliga inbesparade kostnader. Avdraget skall i princip motsvara genomsnittliga milbundna kostnader för mindre bil. I promemorian drar man härav den slutsatsen att om förmånshavaren i stället hade att ta upp värdet av privat körning exkl. resor till och från arbetet som intäkt så skulle också avdragsrätten för resekostnaderna kunna slopas utan att det skulle innebära att någon åsyftad favör berövades honom. Jag kan ansluta mig till denna bedömning. Samtidigt kan jag dock instämma i det vid remissbehandlingen framförda påpekandet att avdrag vid vissa körsträckor får göras med ett större belopp än som skall tas upp som förmånsvärde. Enbart ett slopande av avdragsrätten innebär därför i sådana fall en påtaglig försämring. Jag anser ändå att avdragsrätten bör slopas och att man i stället får beakta nämnda konsekvenser när nivån på beskattningen bestäms.

När det gäller övrig privat körning föreslås i promemorian att man vid

värderingen bör kunna utgå från en enhetlig körsträcka. Jag delar denna uppfattning. Förmånsvärdet kan då bestämmas till en viss procentuell andel av nybilspriset för bilen. För att inte heller en sådan åtgärd generellt sett skall höja beskattningsnivån bör man väga in inte enbart de uppgifter som föreligger om de enskildas faktiska körsträcka utan också beakta de i deklarationerna redovisade körsträckorna.

Bilindustriföreningen har till sitt remissvar fogat en SIFO-undersökning rörande de körsträckor som skattskyldiga med bilförmån redovisar i sina deklarationer. Enligt undersökningen redovisar de skattskyldiga i genomsnitt 1 200 mil privat körning varav 600 mil avser resor mellan bostad och arbetsplats och 600 mil övrig privat körning. Av utredningen framgår däremot inte de skattskyldigas faktiska körsträcka. Enligt min mening indikerar undersökningen närmast att de skattskyldiga i stor utsträckning redovisar sina körsträckor i enlighet med RSV:s schabloner. Bilindustriföreningen gör en bedömning baserad på bl. a. SIFO-undersökningen, dagens schablonregler, Transportrådets och SCB:s beräkningar att en schablon med slopade rescavdrag bör utgå från högst 800 mils årlig privat körsträcka. Jag anser att denna bedömning ligger något i underkant. Med hänsyn till de genomsnittliga körsträckorna för alla personbilar finns det enligt min mening inte anledning att anta att den nuvarande presumptionsregeln i anvisningarna till 42 § KL – som för övrigt är utgångspunkten för RSV:s schabloner – om 1 000 mils privat körning resulterar i för hög årlig körsträcka.

Att bestämma nivån på beskattningen eller med andra ord det procenttal som skall tillämpas är slutligen en fråga om att väga samman den privata körsträckans längd, värdet i sig av dispositionsrätten till bilen, den nuvarande beskattningsnivån och till viss del värdet av den nuvarande avdragsrätten för kostnader för resor mellan arbetet och bostaden. Det innebär något generaliserat att man översätter det nuvarande systemet utan några större förändringar i värdenivån även när hänsyn tagits till att rätten till avdrag för resor mellan arbetet och bostaden slopas. Vid en sådan sammanvägning bör 22 % av nybilspriset leda till en rimlig värdering av förmånen vid beskattningen. På denna nivå kommer förmånsvärdet att vara i stort sett oförändrat för den genomsnittlige förmånshavaren. Det bör också framhållas att även nuvarande värdering har sin utgångspunkt i de faktiska kostnaderna.

Jag vill i anslutning till förslaget att slopa avdragsrätten för kostnader för bilresor mellan bostad och arbete framhålla att detta bör gälla alla sådana resor med bil för den som åtnjuter bilförmån. Syftet är att förhindra ett kringgående exempelvis på så sätt att den skattskyldige för att få sådant avdrag använder en annan bil som finns i familjen, medan hans make använder förmånsbilen.

Mitt förslag: Underlaget för beräkning av förmånsvärdet skall vara nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för senaste årsmodellen av förmånsbilen. Om modellen inte längre saluförs skall ett uppskattat nybilspris baserat på nybilspriset för motsvarande modeller ligga till grund för värderingen.

Anskaffningskostnad för extrautrustning överstigande 20 000 kr. beaktas på så sätt att det överskjutande beloppet läggs till nybilspriset.

Promemorians förslag: För de tre senaste årsmodellerna skall nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för senaste årsmodellen av förmånsbilen vara utgångspunkten för värderingen och för bilar äldre än tre år nyss nämnda pris eller – om modellen utgått – priset på en jämförbar modell. Beträffande extrautrustning överensstämmer promemorians förslag i huvudsak med mitt.

Remissinstanserna: Många remissinstanser anser att det ursprungliga nybilspriset skall ligga till grund för värderingen. En vanlig åsikt är också att den enklaste modellen bör vara vägledande vid värderingen. En annan metod som föreslås är att förmånsvärdet bestäms till viss procent av det av RSV angivna priset för bilens anskaffningsår. RSV anser att en schablonmetod bör utarbetas för att fastställa ett nybilspris för bilmodeller som inte längre saluförs och för udda modeller där "rikspris" saknas. Några remissinstanser har framfört åsikten att säkerhetsanordningar av olika slag och biltelefon samt kommunikationsradio inte skall anses som extrautrustning och därför inte heller medräknas i underlaget för förmånsvärderingen. Vidare anføres att fribeloppet 20 000 kr. bör vara basbeloppsanknutet.

Skälen för mitt förslag: Utgångspunkten för den aktuella omläggningen av bilförmånsbeskattningen är att den skall vara enkel att tillämpa för både arbetsgivarna och skattemyndigheterna. Eftersom bilens pris är av helt avgörande betydelse för värderingen enligt det nya systemet är det viktigt att priset på ett enkelt sätt kan fastställas och att tvister inte skall uppkomma i detta avseende. Från denna utgångspunkt är det enligt min mening inte lämpligt att låta det faktiska anskaffningsvärdet för bilen ligga till grund för värderingen eftersom arbetsgivaren skulle behöva hålla reda på varje enskild bil och vem som har haft förmånen av att nyttja den. Även kontrollen skulle avsevärt försvåras. Dessutom är det principiellt felaktigt att göra förmånsvärdena beroende av arbetsgivarens möjligheter att utverka förmånliga villkor vid köpet av bil. Vidare är det vanligt att arbetsgivarna hyr bilarna och för de fallen skulle man ändå behöva en särskild metod för att fastställa ett pris. Delvis skulle man kunna lösa dessa problem genom att låta marknadspriset på den aktuella årsmodellen vara avgörande. Men även med en sådan metod tvingas man hänföra varje bil till en viss anställd samtidigt som man skulle behöva upprätta och aktualisera prisstatistik för ett stort antal år.

Jag förordar i stället det förslag som framförts i promemorian att nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för senaste årsmodellen av förmånsbilen skall ligga till grund för värderingen. Det bör därvid ankomma på RSV att inför varje beskattningsår ställa samman aktuella marknadspriser på de olika bilmodeller som marknadsförs. I en sådan förteckning bör man som regel kunna skilja mellan modeller med olika utförande på karossen, t. ex. tvådörrars-, fyradörrars- och kombimodeller, samt modeller med olika motorer. Det torde emellertid inte vara praktiskt möjligt att göra en sådan förteckning heltäckande. Vissa bilmärken marknadsförs t. ex. som två olika modeller där det enda som skiljer är att den ena bilen är försedd med soltak eller automatväxel, medan i andra fall detta anses som en enda modell som kan föras med soltak eller automatväxel som tillbehör. Dessa skillnader i marknadsföringen av olika bilmodeller bör givetvis inte leda till en bristande neutralitet i beskattningen. Jag menar att detta problem lämpligen kan lösas på så sätt att varje åtgärd på en bil som ökar priset på grundmodellen får anses utgöra extrautrustning. Jag återkommer strax till vissa frågor om vad som i övrigt skall anses utgöra extrautrustning.

Ett särskilt problem gäller bilar för vilka något nybilspris inte finns i slutet av året före beskattningsåret därför att bilen inte längre tillverkas eller av annan anledning inte längre saluförs här i landet. När det gäller bilar som inte är äldre än sex år torde den tekniska utvecklingen inte ha gått hastigare än att det som regel är möjligt att finna jämförbara bilmodeller vars pris kan vara vägledande. Det får ankomma på RSV att också i detta avseende fastställa värden. Ett liknande problem uppkommer när en helt ny modell introduceras under beskattningsåret och detta bör lösas på samma sätt. Motsvarade problem beträffande bilar äldre än sex år tar jag upp i avsnitt 2.2.3.

Anskaffningskostnaden för sådan extrautrustning som inte ingår i nybilspriset för grundmodell skall också utgöra underlag vid värdering av förmånen. Jag anser dock att av förenklingsskäl bör extrautrustning till ett värde av 20 000 kr. vara fri från beskattning. På så sätt slipper arbetsgivarerna att hålla reda på varje smärre utrustningsdetalj som varje enskild bil har försetts med.

Vid remissbehandlingen har den synpunkten framförts att fribeloppet 20 000 kr. bör följa den allmänna prisutvecklingen. Jag är inte beredd att nu föreslå en sådan åtgärd eftersom ändamålet med fribeloppet kan komma att urholkas genom att bilmodellerna "kläs av" gängse utrustning till ett värde av 20 000 kr. och att utrustningen i stället marknadsförs som extrautrustning – allt i syfte att sänka det pris på vilket förmånsbeskattningen skall baseras. Bilradio, motorvärmare, vinterdäck och all annan normal extrautrustning som fribeloppet är avsett att täcka skulle med en sådan utveckling behöva läggas till grund för förmånsbeskattningen. Den åsyftade förenklingen skulle inte uppnås. Den framtida utvecklingen får i stället utvisa om en höjning av fribeloppet senare är motiverad.

Beträffande extrautrustningen vill jag särskilt stryka under att dit bör räknas all utrustning som har samband med bilens funktion eller den åkandes komfort och förströelse. När det gäller biltelefon anser jag inte att det finns tillräckliga skäl för att inte anse den som extrautrustning.

Däremot bör anordningar som betingas av sjukdom eller handikapp hos den anställde inte anses som sådan extrautrustning som skall kunna påverka förmånsvärdet.

2.2.3 Nedsättning av förmånsvärdet

Mitt förslag: Förmån av helt fri bil av årsmodell äldre än tre år värderas till 18 % av nybilspriset i slutet av året före beskattningsåret för senaste årsmodellen av förmånsbilen eller – om modellen utgått – ett uppskattat pris baserat på nybilspriset för motsvarande modeller. Förmån av bilar äldre än sex år får alternativt värderas till 18 % av ett av RSV fastställt värde baserat på 85 % av det genomsnittliga nybilspriset hos de vanligaste bilmodellerna.

Utgår förmånen för del av år skall värdet reduceras i motsvarande mån.

Om den skattskyldige bekostar allt drivmedel skall den procentsats efter vilken förmånsvärdet skall beräknas reduceras med 4 procentenheter, dvs. till 18 eller 14 %.

Utgår den skattskyldige ersättning för bilförmånen skall förmånsvärdet minskas med utgivet belopp.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt med undantag för procentsatsen där promemorians förslag beträffande äldre bilar är 24 % av nybilspriset för senaste årsmodell eller – om någon sådan inte finns – jämförbar modell. Beträffande de fall förmånstagare betalar drivmedel är förslaget 24 resp. 18 %. I promemorian finns inte den alternativa metoden för beräkning av förmånsvärde för bilar äldre än sex år.

Remissinstanserna: Några synpunkter på den föreslagna metoden att beräkna förmånsvärden för äldre bilar eller relationen mellan de föreslagna beskattningsnivåerna 30 resp. 24 % har inte framförts. Kritiken har i stället inriktats på att nivån som sådan är alltför hög. RSV har påpekat att det kan uppstå svårigheter att fastställa nybilspriset för bilmodeller som inte längre saluförs eller för vilka något riktpreis inte anges i relevanta prislister och anser att en schabloniserad beräkningsmetod bör utarbetas för dessa fall.

Skälen för mitt förslag: Terminologin i promemorian är sådan att alla avvikelser från grundprincipen för värderingen, 30 % av nybilspriset, anses utgöra jämkning av förmånsvärdet.

Grundvärdet eller i förekommande fall det jämkade värdet skall enligt förslaget ligga till grund för preliminärskatteuttaget och arbetsgivaravgifterna. Det finns emellertid enligt min mening av administrativa skäl ett starkt intresse av att arbetsgivaren på ett enkelt sätt kan bestämma underlaget för preliminär skatt och arbetsgivaravgifter samt att avgiftsuttaget redan från början är definitivt.

Jag anser mot denna bakgrund att det finns ett behov av att dela upp det som i promemorian kallas jämningsgrunder i sådana som innebär en nedsättning av förmånsvärdet utan att det innefattar någon egentlig skälighetsbedömning och sådana som typiskt sett innefattar en bedömning.

Den förra gruppen, som jag i fortsättningen kommer att kalla grunder för nedsättning av förmånsvärdet, behandlar jag i detta avsnitt. De egentliga jämningsgrunderna som alltså inte direkt skall påverka preliminärskatteuttaget eller arbetsgivaravgifterna behandlar jag i avsnitt 2.2.4.

När det gäller beskattningsnivån för äldre bilar anser jag att den bör ligga fyra procentenheter under den som gäller för nya bilar och fastställas till 18 %. Detta är en följd av att den generella beskattningsnivån för nya bilar sänkts så kraftigt som med 8 procentenheter (från 30 till 22 %).

Ett särskilt problem är att bestämma ett underlag för beräkningen i de fall den aktuella modellen inte saluförs i slutet av året före beskattningsåret. När det gäller bilar som inte är äldre än sex år har jag i avsnitt 2.2.2 föreslagit en metod där priset på jämförbara bilmodeller får tjäna till ledning vid värderingen.

För bilmodeller äldre än sex år är det naturligtvis betydligt svårare att bland de nya bilarna hitta jämförbara modeller. Även om antalet bilförmåner som avser så gamla bilar inte är stort skulle ändå en hel del problem lösas om man för dessa bilar kan använda sig av ett genomsnittsvärde.

Ett sådant genomsnittsvärde bör lämpligen baseras på nybilspriset hos de vanligaste bilmodellerna där man samtidigt väger in försäljningsvolymerna av de olika modellerna. Med hänsyn till att värdeminskningen generellt kraftigt avtar på så gamla bilar som det här är fråga om bör förmånsvärdet, i likhet med i gällande system, sänkas ytterligare i förhållande till nya bilar. Det är därför rimligt att sätta ned ett sådant beräknat genomsnittsvärde med 15 % innan det läggs till grund för förmånsvärderingen. Det får ankomma på RSV att med ledning av prisundersökningar för varje år beräkna ett sådant genomsnittsvärde. Det reducerade genomsnittsvärdet skulle enligt uppgifter från RSV för beskattningsåret 1987 kunna uppgå till mellan 70 000 och 75 000 kr.

Jag vill här poängtera att för de fall det så beräknade förmånsvärdet avsevärt skulle avvika från det verkliga värdet av förmånen får sådana synnerliga skäl anses föreligga att jämkning uppåt eller nedåt får ske. Vidare bör den skattskyldige i de fall en ny eller jämförbar modell finns få använda sig av huvudregeln.

Förmånsvärdena beräknade efter 22 resp. 18 % av nybilspriset eller motsvarande schablonvärde avser en helt fri förmån under helt år. Om den skattskyldige har förmånen endast en del av året bör förmånsvärdet jämkas i motsvarande mån. Har den skattskyldige haft förmånen en del av en månad får han anses ha haft den hela månaden. Detta innebär alltså att en skattskyldig som tar anställning den 25 september och samtidigt får tjänstebil skall till beskattning ta upp 4/12 av förmånsvärdet för helt år räknat. Skulle systemet användas på det sättet att den skattskyldige har förmån av fri bil endast under sin semester föreligger enligt min mening anledning att genom jämkning, som jag behandlar närmare i avsnitt 2.2.4, beräkna förmånsvärdet till högre belopp än som motsvarar den tid förmånen åtnjuts, eftersom den i så fall får anses ha ett väsentligt högre värde per månad än normalt.

I promemorian föreslås att förmånsvärdet skall reduceras med sex procentenheter, om förmånstagaren själv betalar kostnaderna för bensen. Jag

ansluter mig till principen att en reducering skall ske i dessa fall men anser att reduceringen bör uppgå till fyra procentenheter. En sådan reducering får ganska väl anses överensstämma med vad bränslet kostar för den genomsnittliga körsträcka som lagts till grund för förslaget. Vidare bör det av lagtexten klart framgå att det är fråga om bränslekostnad för det privata nyttjandet. Om förmånshavaren betalar kostnader för reparationer e. d. får dessa utgifter anses som utlägg för arbetsgivarens räkning. Dessa betalningar får därför likställas med sådana kontanta betalningar som jag strax skall behandla. Kvitton på kostnaderna måste alltså inges till och bevaras hos arbetsgivaren.

I de fall förmånstagaren betalar ett kontant belopp till arbetsgivaren för att få åtnjuta förmånen skall förmånsvärdet reduceras med motsvarande belopp. Jag vill här poängtera att om den kontanta ersättningen bestäms till ett belopp som helt motsvarar den beräknade förmånen så är det ändå fråga om en bilförmån. Visserligen uppkommer inte något skattepliktigt förmånsvärde men det får den konsekvensen att förmånstagaren inte har rätt till avdrag för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Vidare skall i kontrolluppgiften anges att bilförmån har utgått.

2.2.4 Jämkning av förmånsvärdet

Mitt förslag: Förmånsvärdet får jämkas när synnerliga skäl föreligger. De särskilda regler som gäller för fåmansföretag ändras inte.

Promemorians förslag: I promemorian omfattas även de grunder som jag i föregående avsnitt benämnt nedsättning av förmånsvärdet, av begreppet jämkning. I övrigt föreslås i promemorian i stort sett samma restriktivitet i jämningsmöjligheten som jag förordar. Vad gäller fåmansföretagen överensstämmer förslaget med mitt.

Remissinstanserna: RSV och Taxeringsnämndsordförandenas riksförbund förordar en stor restriktivitet i fråga om jämningsmöjligheterna. Också kammarrätten i Jönköping tillstyrker förslaget. Länsstyrelsen i Stockholms län och flera privata organisationer önskar att jämkning skall vara möjlig när bilen i stor omfattning utnyttjas i tjänsten och därmed möjligheten till privat nyttjande begränsas. En särskild jämningsregel för bilförsäljare har föreslagits.

Skälen för mitt förslag: Som jag i tidigare avsnitt närmare utvecklat är ett av huvudsyftena med förslaget att det skall vara enkelt att tillämpa. Det har därför byggts upp på schabloner. I den mån man tillåter att skattskyldiga skall få sitt förmånsvärde jämkat på grund av att deras utnyttjande avviker från det nyttjande som schablonen bygger på omintetgör man de förenklingsvinster man vill uppnå. Det ligger därför enligt min mening i sakens natur att jämkning bör tillåtas endast i mycket speciella undantagsfall. Det skall med andra ord föreligga synnerliga skäl.

Synnerliga skäl kan finnas t. ex. om ett absolut hinder att nyttja förmånsbilen har förelegat under en mer betydande tidrymd. För en avvikelse på denna grund bör krävas att den skattskyldige kan styrka hindret.

Jag har i tidigare avsnitt nämnt exempel på jämningsgrunder. En sådan grund är att det enligt schablon fastställda värdet för bilar äldre än sex år avsevärt avviker från den verkliga förmånens värde (2.2.3). Ett annat exempel är att bilförmånen föreligger enbart under semestertid (avsnitt 2.2.3).

Vidare bör jämkning av förmånsvärdet kunna ske med hänsyn till bilens beskaffenhet, t. ex. i fråga om lätta lastbilar. En sänkning av förmånsvärdet kan också komma i fråga om bilen har fast utrustning eller inredning som avsevärt försvårar ett privat nyttjande.

I anvisningarna till 42 § KL finns särskilda värderingsregler som tar sikte på de fall där en företagsledare i ett fåmansföretag eller någon honom närstående fått utnyttja en bil som är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till företagets verksamhet. Dessa regler bör lämnas oförändrade.

2.2.5 Förmånsvärdering vid beräkning av arbetsgivaravgifter och preliminärskatt

Mitt förslag: Arbetsgivaravgifter skall beräknas på förmånsvärdet utan hänsyn till eventuell jämkning. Arbetsgivaren åläggs att ange nämnda värde på kontrolluppgift och att innehålla preliminär skatt på detta värde.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt med undantag för att arbetsgivaren enligt promemorian skulle beakta förekomsten av eventuell jämningsgrund vid beräkning av arbetsgivaravgifter och vid preliminärskatteuttag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft några synpunkter på dessa frågor.

Skälen för mitt förslag: Sedan ingången av år 1985 har uppbörden av arbetsgivaravgifter och av innehållen preliminär skatt samordnats. För att systemet skall fungera smidigt är det viktigt att regler och rutiner är enkla att tillämpa för både arbetsgivare och myndigheter. När det gäller bilförmån har det hittills inte förelegat skyldighet för arbetsgivaren att beräkna och innehålla preliminär skatt. Beträffande förmånerna kost och bostad föreligger däremot en sådan skyldighet och en enhetlighet i värderingen vid avgiftsberäkningen och preliminärskatteuppbörden har där genomförts.

När det nu blir möjligt att värdera bilförmånen redan när den skattskyldige åtnjuter den bör en motsvarande samordning göras. Jag har i avsnitt 2.2.3 angett att begreppet jämkning av förmånsvärdet inskränkts betydligt i förhållande till promemorians förslag. Som jag där anført är syftet att förmånsvärdet före jämkning skall utgöra ett definitivt underlag för arbetsgivaravgifter och för beräkning av det belopp på vilket preliminär skatt skall erläggas för förmånen. Det bör i sammanhanget framhållas att för bilar äldre än sex år får användas endast det värde som grundar sig på en genomsnittsberäkning eftersom enbart detta värde med säkerhet finns tillgängligt under inkomståret. Skulle det beträffande en enskild skattskyld-

dig föreligga synnerliga skäl för jämkning av förmånsvärdet får den skattskyldige i stället vända sig till lokala skattemyndigheten och begära beslut om jämkning av sin preliminärskatt.

De föreslagna åtgärderna föranleder ändringar i uppbördslagen (1953: 272) och lagen (1984: 668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu anfört har inom finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370),
2. lag om ändring i taxeringslagen (1956: 623),
3. lag om ändring i uppbördslagen (1953: 272),
4. lag om ändring i lagen (1984: 668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare.

Förslaget under 4 har upprättats i samråd med chefen för socialdepartementet.

Det är anläget att de nya reglerna kan tillämpas från årsskiftet. För att detta skall vara möjligt måste riksskatteverket efter riksdagens beslut hinna utfärda föreskrifter m. m. Lagstiftningsfrågan är således brådskande och därför bör yttrande av lagrådet över lagförslagen inte inhämtas.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta lagförslagen.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Remissammanställning

1 Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian (Ds Fi 1986:9) Enklare regler om beskattning av förmån av fri bil m. m. avgetts av kammarrätten i Jönköping, riksskatteverket (RSV), statens arbetsgivarverk (SAV), riksrevisionsverket (RRV), statskontoret samt länsstyrelserna i Stockholms, Kristianstads och Västernorrlands län. Vidare har yttranden kommit in från Bilindustriföreningen, Centralorganisationen SACO/SR, Finansbolagens förening, Förbundet Sveriges handelsrepresentanter, Föreningen Auktoriserade revisorer, Företagens Uppgiftslämnardelegation, Kooperativa förbundet (KF), Kungliga Automobilklubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Motorbranschens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, SHIO-Familjeföretagen, Skattebetalarnas förening, Skånes handelskammare, Stiftelsen för ekonomiska kommunikationer, Stockholms handelskammare, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska industritjänstemannaförbundet (SIF), Svenska kommunförbundet, Svenska revisorsamfundet SRS (SRS), Sveriges fastighetsmäklarförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges redovisningskonsulters förbund (SRF), Taxeringsnämndsordförandenas riksförbund (TOR), Tjänstemännens centralorganisation (TCO) samt från verkställande direktören C. G. Hammarlund, NTF.

LRF har åberopat ett inom Lantbrukarnas skattedelegation upprättat yttrande. SAF och Sveriges industriförbund har i ett gemensamt yttrande bl. a. förklarat att de instämmer i vad Bilindustriföreningen anfört.

2 Remissinstansernas huvudsakliga inställning

Kammarrätten i Jönköping som tillstyrker huvuddragen i förslaget anser att den valda procentsatsen 30 innebär en så kraftig skatteskärpning att man i vart fall övergångsvis bör tillämpa en lägre procentsats. Vidare anser kammarrätten att priset på bilen det året modellen kom ut på marknaden bör utgöra underlaget för värderingen samt att procentsatsen bör sjunka trappstegsvis allteftersom bilen åldras.

RSV är i sak positivt till förslaget men anser den föreslagna beskattningsnivån, 30 % av nybilspriset, för hög. Enligt verket motsvarar med nuvarande beskattningsregler den föreslagna nivån en privat körsträcka om 1 500 mil medan flertalet skattskyldiga beskattas för en körsträcka om 1 000 mil inkl.resor till och från arbetet.

Statens arbetsgivarverk biträder i princip de föreslagna schabloniserade reglerna samtidigt som man framhåller att man inte granskat och inte heller har några synpunkter på den föreslagna beskattningsnivån.

RRV ifrågasätter om det är rimligt att beskatta bilförmåner utan att hänsyn tas till den faktiska privata körsträckan. RRV anser vidare att det

finns risk för att den föreslagna förmånsbeskattningen kan medföra att de anställda som regelmässigt använder bilen i tjänsten förvärvar egna bilar. Detta skulle enligt RRV leda till att antalet skattskyldiga som inte kan använda den förenklade självdeklarationen tvärt emot förslagets syfte – skulle öka.

Statskontoret är i och för sig positivt till de föreslagna förenklingarna men ifrågasätter om det är skäl nog när förslaget som det är utformat innebär kraftiga skatteskärpningar för många. Statskontoret anser att innan beslut fattas om procentsatsens storlek bör noga belysas vilka konsekvenser en höjning av förmånsvärdet får för företagen, förmånstagarna, bilindustrin och skatteunderlaget.

Länsstyrelsen i Stockholms län ställer sig positiv till principerna i förslaget. Förutom att reglerna anpassats till den förenklade självdeklarationen kommer förslaget enligt länsstyrelsen att medföra en väsentlig förenkling av arbetet i taxeringsnämnderna. Länsstyrelsen anser dock att eftersom huvudsyftet varit att anpassa reglerna om värdering av bilförmån till den förenklade självdeklarationen och inte att åstadkomma en skärpning av beskattningen bör förmånen bestämmas till ett lägre värde än föreslagna 30 % av nybilspriset.

Länsstyrelsen i Kristianstads län (majoriteten) ansluter sig till den föreslagna grundprincipen att förmånsvärdet skall bestämmas till en procentuell andel av bilens inköpspris. Länsstyrelsen anser dock att 30 % är en alldeles för hög procentsats, och att en ny utredning bör tillsättas som bättre penetrerar frågan.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län tillstyrker förslaget i princip men anser sig sakna underlag i betänkandet för att kunna ta ställning till vad som är ett lämpligt avvägt beskattningsvärde.

Bilindustriföreningen anser att förslaget innebär en kraftigt skärpt beskattning av tjänstebilar och att förenklingsvinsterna går förlorade genom att många går över från tjänstebil till privatbil med milersättning för tjänsteresor. Om en schablonisering av tjänstebilsbeskattningen skall göras måste det ske på rätt nivå för att vinna fördelar med en förenkling och undvika privatekonomiska förluster. Rätt nivå är enligt föreningen 16 % av nybilspriset om rätten till avdrag för kostnader för resor mellan bostad och arbetsplats samtidigt slopas.

SACO/SR instämmer i syftet att uppnå en enklare beskattning av tjänstebilsförmån men hävdar samtidigt att en förenkling inte får ske på bekostnad av en ökad beskattning av den enskilde förmånstagaren. Enligt SACO/SR innehåller förslaget sådana skattehöjningar som i en enskilda fall kan bli betydande. SACO/SR avstyrker därför förslaget.

Finansbolagens förening framhåller att förslaget kan leda till att brukaren av tjänstebil anskaffar egen bil och att det väl fungerande billeasing-systemet kan förlora i värde. Enligt föreningen måste en lösning i bilförmånsbeskattningen ta sikte på att kostnader för resor till och från arbetet bör vara avdragsgilla i ungefär samma utsträckning som hittills, att förmånsvärdet i princip skall beräknas på bilens verkliga värde och inte på nybilspriset, att eventuella kostnader som brukaren av tjänstebilen har skall få dras av från förmånsvärdet, att en schablon beaktar privatkörningens

omfattning och därvid medger att särskild hänsyn tas *samt* att en schablon tar särskilt hänsyn till den brukare av tjänstebil som använder bilen mycket i tjänsten och litet privat (exkl. resor till och från arbetet). Därigenom uppnås en rimlig balans mellan olika kategorier av bilnyttjare.

Förbundet Sveriges handelsrepresentanter anser det i och för sig är vällovligt med förenklingar men att priset blivit alldeles för högt i detta fall och i synnerhet för den som är beroende av bilen för sin tjänsteutövning. Förbundet framhåller särskilt att man även i framtiden måste ta hänsyn till den privata körsträckans längd, en olägenhet som inte blir så stor eftersom den kategori det gäller i regel ändå inte kan använda den förenklade självdeklarationen. I andra hand föreslår förbundet att den föreslagna procentsatsen reduceras med hälften.

Föreningen Auktoriserade revisorer anser att den föreslagna schablonen bör lindras för tjänstebilsförare med ringa privatkörning och att det föreslagna schablonvärdet fastställs efter noggrannare undersökningar än som redovisas i promemorian. Föreningen tillstyrker i övrigt förslaget.

Företagens uppgiftslämnardelegation anser det principiellt felaktigt att arbetsgivaren skall värdera förmånen och framhåller att kontrolluppgiften *endast* skall ha en kontrollfunktion. Delegationen anser vidare att det nuvarande systemet med en uppgiftsskyldighet som begränsar sig till antal dagar och bilens prisklass och årsmodell inte gör det omöjligt för den anställde att använda den förenklade självdeklarationen. Om en värdeuppgift enligt förslaget ändå införs bör den fastställas i god tid inför ett nytt inkomstår för att kunna tjäna som underlag för en likformig redovisning av både källskatt och arbetsgivaravgift.

KF välkomnar förenklingen av bilförmånsbeskattningen vilket också ligger i linje med vad *KF* tidigare själv förordat. *KF* anser att den föreslagna värdenivån är för hög och drabbar de som verkligen behöver tjänstebil. *KF* avstyrker därför förslaget att bilförmånsvärdet sätts till 30 % av nybilspriset och håller i stället fast vid att en schablon beräknad efter en körsträcka på 1 000 mil och på de grunder i övrigt som tillämpas i dag bör införas. Själva tekniken för att detta värde skall kunna redovisas kan mycket väl vara den som föreslås i promemorian. Det innebär att procentsatsen måste sättas väsentligt lägre än den föreslagna.

LO anser att förslaget medför betydande fördelar men att dess effekter är otillräckligt belysta för att det ska kunna användas som underlag för en ändrad beskattning av bilförmåner. Utredningen måste därför kompletteras med en grundlig analys av förslagets samlade effekter.

Landstingsförbundet (majoriteten) tillstyrker förslaget men anser att den valda procentsatsen är för hög eftersom den innebär en skatteskärpning för vilka inte några motiv redovisats.

Lantbrukarnas skattedelegation framhåller att förslaget missgynnar dem som verkligen använder bilen i tjänsten och gynnar dem som åker mycket privat. Förslaget är enligt delegationen ett flagrant övertramp där förenklingen endast tagit sikte på myndigheternas arbete med bortseende från de skattskyldigas legitima krav på en likformig och rättvis beskattning. Likformigheten får i detta sammanhang naturligtvis inte stå för att alla skall betala lika mycket utan för att alla skall skatta efter resp. förmåns faktiska

värde. Delegationen avstyrker därför att det framlagda förslaget läggs till grund för lagstiftning.

Motorbranschens riksförbund är i princip positivt till en förenkling av reglerna för värdering av bilförmån, men anser likväl att avdrag för resor bostad/arbetsplats bör bibehållas i någon form, — möjligen schabloniserad. Om rätten till nämnda reseavdrag bibehålls bör den föreslagna procentsatsen sättas ned till 20 % och annars till 16 %, vilket ger ett i stort sett oförändrat förmånsvärde.

Motormännens riksförbund vill inte motsätta sig att enklare regler tillskapas men protesterar kraftigt mot att de föreslagna förenklingarna samtidigt skall medföra en ökning av skattebördan för flertalet "förmånshavare". Förbundet anser bl. a. avdragen för resor mellan bostad och arbete bör finnas kvar och att förmånsvärdet i sådant fall bestäms till 24 % av nybilspriset. Slopas reseavdraget bör procentsatsen inte rimligen överstiga 15 %.

Motorförarnas helnykterhetsförbund anser att förslaget att värdera förmånen av fri bil till 30 % av nybilspriset är dåligt underbyggt och att det föreslagna värdet synes ligga väsentligt över den privata besparingen i synnerhet om man beaktar att många tjänstebilsinnehavare skulle ha en billigare privatbil om tjänstebilssystemet inte fanns. När man därtill föreslår ett avskaffande av avdragsrätten för kostanderna för arbetsresor framstår förslaget enligt förbundet som orimligt.

SHIO-Familjeföretagen anser att sammantaget innebär förslaget en skatteskärpning för de anställda och ökade kostnader och krångel för företagen samtidigt som förenklingsvinsterna för anställda, företag och myndigheter uteblir. Organisationen avstyrker bestämt att förslaget läggs till grund för lagstiftning.

Skattebetalarnas förening ställer sig kritisk till förslaget bl. a. därför att det slår hårdare mot genuina tjänstebilar än mot bilar som främst är en ren löneförmån. Det föreslagna systemet skulle enligt föreningen vara kostnadsneutralt vid en procentsats kring 20, vilket föreningen också anser bör vara maximum som utgångspunkt för beräkningarna.

Skånes handelskammare anser att förslaget får den abstruda konsekvensen att de som har högst andel privat användning i förhållande till tjänsteandel gynnas medan de som huvudsakligen använder tjänstebilen som ett arbetsredskap missgynnas. Handelskammaren är dock beredd att acceptera den föreslagna principen med en procentsats av inköpspriset som beräkningsgrund. De föreslagna 30 procentenheter är enligt handelskammaren en orimligt hög siffra som torde sakna verklighetsförankring. Handelskammaren förordar ca 16 %. Enligt handelskammaren är förslaget dåligt underbyggt och bör bli föremål för en ny utredning.

Stiftelsen för ekonomiska kommunikationer anser att beskattning bör ske av bilförmånens reella värde samtidigt som reglerna bör förenklas. I det perspektivet är förslaget enligt föreningen bra.

Stockholms handelskammare anser att det framlagda förslaget knappast leder till några förenklingar varken för företagen eller för de anställda. Däremot skulle enligt handelskammaren flertalet berörda arbetstagare drabbas av kraftiga skatteökningar.

SAF har samma inställning till förslaget som Bilindustriföreningen.

SIF avvisar bestämt förslaget eftersom det skulle leda till skatteskärpningar och negativt påverka sysselsättningen i den svenska bilindustrin.

Svenska kommunförbundet tillstyrker den princip för beskattning som föreslås i promemorian. Förbundet anser dock att den föreslagna nivån innebär en kraftig skatteskärpning som inte kan godtas utan att de samhällsekonomiska effekterna utreds.

Sveriges fastighetsmäklarförbund hävdar att förslaget innebär kraftiga skatteskärpningar för framför allt dem som använder bilen i sitt arbete. Förbundet avstyrker därför förslaget.

Sveriges Industriförbund redovisar samma uppfattning som Bilföreningen.

SRF anser att det föreslagna systemet är väl avpassat för att få åsyftad effekt. Förbundet hävdar dock att den föreslagna beskattningsnivån är alldeles för hög och bör sänkas till 20 % vilket motsvarar de värden som gäller i dagens system.

TOR tillstyrker förslaget.

TCO avvisar mycket bestämt förslaget. Om det nuvarande systemet skall ersättas anser *TCO* att ett nytt system bör bygga på nedanstående principer.

- 1 Förmånsvärdet måste vara baserat på den faktiska kostnaden för bilinnehavet.
- 2 Förmånsvärdet måste avpassas så att beskattningen är neutral i förhållande till att ha egen bil när det gäller resor till och från arbetet.
- 3 För att kunna bedöma ett ev. nytt förslag måste detta innehålla en redovisning av den faktiska privata användningen av förmånsbilar.
- 4 Det går inte att utgå från att det finns en reell valfrihet att avstå från fri bil. I stället är det rimligt att anta att de som har behov av bil i tjänsten måste ha råd att utnyttja denna även för privat bruk.

Verkställande direktören C G Hammarlund (NTF) anser att förslaget innebär sådana skatteskärpningar att de som nu ha förmånsbil kommer att förvärva egna bilar av lägre kvalitet vilket i sin tur kommer att leda till betydande kostnadsökningar för samhället i form av bl. a. ökad sjukvård.

3 Allmänt om behovet av en reform

Kammarrätten i Jönköping anför:

Värdet av reformen med en förenklad självdeklaration är i väsentlig grad beroende av det antal skattskyldiga som kan utnyttja deklarationen. Det är därför, enligt kammarrättens mening, angeläget att undanröja omotiverade hinder mot att så många som möjligt kan använda denna. Ett led i detta arbete är att förenkla värderingsreglerna avseende bilförmåner. Detta torde, såsom arbetsgruppen funnit, förutsätta en ökad schablonisering av reglerna.

RSV anför:

RSV har länge efterlyst förenklade regler för beskattning av förmån av helt eller delvis fri bil bl. a. mot bakgrunden av att en alltför stor del av

granskningsresurserna tagits i anspråk för dessa frågor. När RSV 1984 erhöill mandat att utfärda föreskrifter m. m. för beräkning av arbetsgivaravgifter var det inte bara angeläget att få förenklade regler för beskattning utan det blev väsentligt att de båda regelsystemen samordnades samtidigt som de förenklades.

Målsättningen är att få regler som är enkla att tillämpas av såväl myndigheter som arbetsgivare och anställda. Enkelhet måste i detta fall innebära att reglerna blir schabloniserade och att förmånens värde kan fastställas utifrån en generell beräkningsgrund. Reglerna måste dessutom utformas så att en så rättvis beskattning av förmånen som möjligt uppnås.

— — —

Det framlagda förslaget tillgodoser i huvudsak ovannämnda krav och RSV är i sak positivt till förslaget.

RRV anför:

Utgångspunkten för arbetsgruppens förslag har varit att den förenklade självdeklarationen skall kunna användas av skattskyldiga med förmån av fri bil. Har den skattskyldige avdrag för övriga kostnader under inkomst av tjänst överstigande 3 000 kr eller avdrag för kostnader för resor i tjänsten överstigande 1 000 kr kan den förenklade självdeklarationen inte användas. Av RRVs taxeringsstatistiska undersökning för inkomståret 1984 framgår att antalet skattskyldiga med förmån av fri bil är 109 000 st. Av dessa har ca 58 000 avdrag för ökade levnadskostnader/resor i tjänsten som överstiger 1 000 kr. Detta innebär att dessa ca 58 000 skattskyldiga inte skulle kunna använda den förenklade självdeklarationen.

Statskontoret anför:

Det är också väsentligt för att den förenklade deklarationsblanketten skall kunna användas att avdragsrätten för resor med förmånsbil till och från arbetet slopas så som arbetsgruppen föreslagit.

För skatteadministrationen är det väsentligt att så många deklarationer som möjligt kan behandlas enligt den förenklade deklarationen. Detta underlättas av den föreslagna värderingsprincipen.

Statskontoret ställer sig emellertid frågande till om syftet med regelförändringen enbart är att anpassa reglerna till den förenklade självdeklarationen.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför:

Det är länsstyrelsens uppfattning att alltför stora resurser tas i anspråk för beräkning av värdet av förmån av fri bil. Länsstyrelsen ser därför med tillfredsställelse det nu framlagda förslaget som innebär väsentliga förenklingar för såväl de skattskyldiga som för skatteförvaltningen.

Länsstyrelsen i Kristianstads län anför:

Som ovan anförts utgör den föreslagna metoden i sig en klar förenkling. Härtill kommer att metoden anpassats till den förenklade självdeklarationen på så sätt att bilförmån inte såsom fallet är med nuvarande regler — utgör hinder mot att använda den förenklade självdeklarationen.

— — —

Länsstyrelsen har ovan endast berört några av de mest drastiska konsekvenserna av det framlagda förslaget. Detta framstår som i många stycken orättvist och dåligt underbyggt. Det är därför länsstyrelsens mening att

frågan bör bli föremål för ny utredning och att det framlagda förslaget således inte bör läggas till grund för lagstiftning.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anför:

Nuvarande lagregler om värdering av bilförmån är mycket krångliga och svåra att tillämpa. Vid skattemyndigheternas prövning av deklarerade förmåner av detta slag blir varje år ett mycket stort antal fall föremål för omfattande utredning och omprövning av grundbeslut i taxeringsnämnd. Av samma skäl leder dessutom ett betydande antal ärenden angående värdering av ifrågavarande förmån till besvär i högre instans. En förenkling av dessa regler kommer att hälsas med tillfredsställelse av både skattskyldiga och skattemyndigheterna. Länsstyrelsen tillstyrker därför förslaget i princip.

SACO/SR anför:

SACO/SR kan i och för sig dela arbetsgruppens uppfattning att det är angeläget att så många anställda som möjligt omfattas av det förenklade deklarationsförfarandet. Skatteadministrationens önskemål om en enklare självdeklaration måste dock vägas mot den skattskyldiges krav på en materiellt rättvis behandling. Det är inte självklart att det förstnämnda önskemålet alltid skall prioriteras.

Finansbolagens förening anför:

Några beräkningar av förslagets effekter i jämförelse med gällande regler redovisas inte i promemorian.

— — —

Enligt föreningens mening bör förslaget därför utformas på sådant sätt att förslaget inte leder till en skärpt beskattning.

Förbundet Sveriges handelsrepresentanter anför:

Enligt vår bedömning är det i och för sig vällovligt att söka få till stånd en förenkling av ifrågavarande beskattningsregler. Men ej till vilket pris som helst.

— — —

Om de föreslagna ändringarna skulle förverkligas får vi något helt nytt — nämligen att skatt ej längre beräknas efter den verkliga förmån man åtnjuter.

För de flesta som idag har tjänstebil kan den förenklade deklarationen ändock komma att användas eftersom kostnadsavdragen överstiger det maximala schablonavdraget om 3 000:—. Mycket av fördelarna med en schablonisering faller således.

— — —

I sin iver att förenkla har arbetsgruppen, enligt vårt förmenande, åstadkommit en onyanserad produkt som hårdast drabbar den grupp, för vilken bilen är ett oundgängligt arbetsverktyg. En schablonisering får ej drivas så långt att man helt eftersätter det fundamentala kravet på skatt efter verklig förmån.

Företagens uppgiftslämnardelegation anför:

Principen för all taxering skall vara att den grundar sig på uppgifter som den enskilde lämnar. Kontrolluppgiften skall endast ha en kontrollfunktion. Den bör inte i sig ha karaktären av ett ensidigt och rättsligt bindande dokument för taxeringen.

Förändringsarbetet – vare sig det hänför sig till nu ifrågavarande betänkande eller till andra förslag – kan möjligen betraktas som förenklingar för den enskilde, men motsvaras av ett faktiskt merarbete hos dem som svarar för kontrolluppgifterna.

— — —

Nuvarande system med en uppgift om antal dagar och bilens prisklass och årsmodell står inte i strid mot att den anställde skulle kunna utnyttja formuläret "Förenklad självdeklaration". Värdet kan likväl räknas ut av skattemyndigheten för det taxeringsbesked som sänds ut innan taxeringen fastställs. Det kan beräknas på grundval av de uppgifter som lämnas på kontrolluppgiften. Vi menar därför att det inte finns ett så starkt samband mellan systemet med den förenklade självdeklarationen och de föreslagna reglerna att behovet av en reform av det skälet synes vara nödvändigt.

KF anför:

För såväl de skattskyldiga som skattemyndigheterna är det givetvis av intresse att så många som möjligt kan använda sig av det förenklade deklarationsförfarandet. Lika naturligt är det att enklare regler är till fördel för dem som även i fortsättningen kommer att deklarerat på det traditionella sättet. Ändrade regler för beskattning av bilförmån är därför angelägna.

LO anför:

Den förenklade löntagarbeskattningen genomförs med början från 1987. *LO* instämmer i utredningens bedömning att förmånsbeskattningens nuvarande utformning omöjliggör för aktuella förmånstagargrupper att använda den förenklade självdeklarationen. *LO* anser därför att det aktuella förslaget ökar användningsområdet för och värdet av den förenklade löntagarbeskattningen. Genom den föreslagna utformningen av förmånsbeskattningen kan nämligen aktuella förmånstagargrupper inordnas i det förenklade deklarationssystemet. Förslaget innebär även i sig betydande förenklingar av löntagarbeskattningen för både skattebetalare och skattemyndigheter. Dessutom ökar möjligheterna för den enskilde förmånstagaren att förutse de skattemässiga konsekvenserna av olika bilförmåner.

— — —

Trots förslagets olika förtjänster är det på vissa punkter motiverat med en kritik av utredningsförslaget. Det är utan tvekan en allvarlig brist att utredningen saknar en analys av förslagets konsekvenser på skatteuttaget för den enskilde förmånstagaren och dess olika sysselsättnings- och näringspolitiska effekter. Saknaden av en sådan analys undergräver möjligheterna för remissinstanserna att göra en godtagbar bedömning av förslagets samhällsekonomiska effekter.

— — —

Sammanfattningsvis anser *LO* att förslaget medför betydande fördelar men att dess effekter är otillräckligt belysta för att det ska kunna användas som underlag för en ändrad beskattning av bilförmåner. Utredningen måste därför kompletteras med en grundlig analys av förslagets samlade effekter.

Landstingsförbundet anför:

Förslaget innebär dels att samma förmånsvärde beräknas oavsett hur långt bilen körs, dels att något avdrag för resor till arbetet inte får göras.

Arbetsgruppen antar att långa körsträckor ofta hänger samman med långa resor till arbetet och att de två förändringarna därför i stor sett kommer att ta ut varandra. Styrelsen kan tillstyrka förslaget även i denna del, trots att resonemanget inte kommer att stämma i varje enskilt fall. Värdet av den förenklade självdeklarationen gör att vissa schabloner måste accepteras.

LRF anför:

Delegationen anser att de nuvarande reglerna, vilka utmejslats under en lång följd av år, på ett relativt riktigt sätt speglar de verkliga kostnaderna för bil och därigenom också det värde som förmånstagaren skall beskattas för. De anställda som i dag åtnjuter förmånen av fri bil blir följaktligen beskattade för den verkliga kostnaden därav. Allt under förutsättning att korrekt körsträcka anges. En grundläggande regel i vårt skattesystem är att skatt skall tas ut efter förmåga eller bärkraft samtidigt som man måste utgå från att de skattskyldiga lämnar korrekta uppgifter på heder och samvete. Som kommer att framgå av fortsättningen anser delegationen att förslaget innebär ett allvarligt avsteg från dessa grundläggande principer. Det kan inte godtas att schablonbeskattningsregler, som drabbar de skattskyldiga helt olika utan hänsynstagande till deras individuella skatteförmåga, införs för att tillgodose myndigheternas krav på enkel hantering. Likaså är det orimligt att genomföra en ändring för att man anser att en grupp förmånstagare lämnar oriktiga uppgifter. Resultatet av en sådan ändring är att det stora flertalet förmånstagare som lämnar korrekta uppgifter och som behöver bil i tjänsten kommer att utsättas för en straffbeskattning.

Den förenklade deklarationen får inte resultera i en godtycklig skattelagstiftning. Förslaget är ett flagrant övertramp där förenklingen endast tagit sikte på myndigheternas arbete med bortseende från de skattskyldigas legitima krav på en likformig och rättvis beskattning. Likformigheten får i detta sammanhang naturligtvis inte stå för att alla skall betala lika mycket utan för att alla skall skatta efter respektive förmåns faktiska värde. Delegationen avstyrker därför att det framlagda förslaget läggs till grund för lagstiftning.

SAF och Sveriges Industriförbund anför:

Vi är positiva till en förenkling. Vi kan emellertid inte acceptera att förenklingen leder till att man samtidigt frångår grundläggande värderingar i beskattningsrätten och för flertalet tjänstebilsinnehavare höjer förmånsvärdena vida utöver vad som motsvarar inbesparade levnadsomkostnader.

— — —

Sammanfattningsvis anser vi att förslaget medför helt oacceptabla skattekärpningar och därmed sådana negativa följdverkningar i övrigt att det måste avvisas.

SHIO-Familjeföretagen anför:

Det huvudsakliga motivet till förslaget är att genomföra sådana förenklingar att den förenklade självdeklarationen kan användas av bilförmånshavarna. Det är därför anmärkningsvärt att det i promemorian inte redovisas någon närmare utredning om hur stor andel av bilförmånshavarna som skulle komma att kunna använda sig av den förenklade självdeklarationen om förslaget genomförs.

Det är i själva verket troligt att en betydande del av förmånsbilhavarna inte kan använda sig av den förenklade självdeklarationen ens om försälet genomförs. Detta är exempelvis fallet för dem som har reavinsten på aktier utöver schablonavdragen. Vidare kan den som är företagsledare i fåmansföretag, närstående till sådan eller delägare i fåmansföretag inte använda sig av den förenklade självdeklarationen.

— — —

Det framlagda förslaget tar alltför ensidigt sikte på myndigheternas behov av förenklingar utan att beakta de vittgående konsekvenser som blir följden för skatt- och avgiftsskyldiga. Förenklingar på skatteområdet måste enligt SHIO-Familjeföretagens mening ta hänsyn till de behov som finns hos anställda och företag och inte ensidigt beakta de fiskala intressena.

Inte ens för myndigheterna kommer dock, enligt organisationens uppfattning, de föreslagna reglerna att medföra några förenklingar. Skälet till detta är att behovet av tjänstebil för företag och anställda, om förslaget genomförs, kommer att lösas på annat sätt än genom förmånsbil. Dessa redan nu förutsebara konsekvenser kommer att leda till andra och ny svårigheter för skattemyndigheterna när det gäller kontrollåtgärder m. m.

Slutsatsen måste bli att förenklingsmålet, att den förenklade självdeklarationen skall kunna användas, inte kommer att uppnås. Den främsta orsaken till detta är att de som regelmässigt använder bil i tjänsten finner det förmånligare att avstå från bilförmånen.

— — —

Sammantaget innebär förslaget en skatteskärpning för de anställda och ökade kostnader och krångel för företagen samtidigt som förenklingsvinsterna för anställda, företag och myndigheter uteblir. Organisationen avstyrker bestämt att förslaget läggs till grund för lagstiftning.

Skattebetalarnas förening anför:

Utredningens huvudsyfte anges vara att åstadkomma enklare regler så att även skattskyldiga med tjänstebil f o m nästa taxering kan använda den nya deklara-tionsblanketten. Det är inte svårt att acceptera detta syfte.

Skattebetalarnas förening har en omfattande skatterådgivningsverksamhet. Antalet skriftliga och muntliga förfrågningar är f. n. drygt 9 000 per år. Vi har beräknat att cirka 35 % av samtliga på ett eller annat sätt sammanhänger med tjänstebilsförmåner och värderingen därav. Vår ståndpunkt är att nuvarande system är onödigt komplicerat och att strävandena mot en förenkling är lovvärda.

Skånes Handelskammare anför:

Arbetsgruppens förslag innebär trots detta en kraftig skärpning av beskattningen samtidigt som eventuella förenklingsvinster är tvivelaktiga. I förslaget har storleken på målgruppen uppskattats till 250 000 tjänstebilshavare. I beräkningarna har arbetsgruppen med tystnad förbigått det faktum att en stor del av denna grupp av olika skäl inte torde komma att omfattas av systemet med förenklad självdeklaration.

— — —

Handelskammaren har även ovan endast berört de mest drastiska konsekvenserna av det framlagda förslaget. Detta framstår som både orimligt och dåligt underbyggt. Om förslaget skulle genomföras skulle detta få långtgående

ende konsekvenser för – förutom tjänstebilsinnehavarna – i första hand svensk bilindustri och bilhandel. Det är därför Handelskammarens mening att frågan bör bli föremål för ny utredning och att det framlagda förslaget således inte bör läggas till grund för lagstiftning i frågan.

Stockholms Handelskammare: anför.

Om nuvarande regler skall ändras, måste ett nytt system uppfattas som rättvist och verklighetsanknutet och får inte leda till en skärpning av den redan nu kraftiga beskattningen.

— — —

Det är anmärkningsvärt att arbetsgruppen – vars uppgift angetts ha varit att föreslå förenklade regler och inte att skärpa beskattningen – föreslår regler som i normalfallet så tydligt skulle innebära kraftigt ökade skatter.

— — —

Handelskammaren anser sammanfattningsvis att det framlagda förslaget knappast leder till några förenklingar varken för företagen eller för de anställda. Däremot skulle det stora flertalet berörda arbetstagare drabbas av kraftiga skatteökningar. Handelskammaren avstyrker därför arbetsgruppens förslag.

Svenska Kommunförbundet anför:

Förmånsbeskattningen av fri bil eller delvis fri bil innebär i dagsläget en mängd intrikata bedömningar. Ändring av reglerna måste enligt styrelsen företas för att det skall kunna infogas i ett system med förenklad självdeklaration. Härvid är schabloner nödvändiga. Likaså är det nödvändigt att arbetsgivaren i kontrolluppgift anger värdet av förmånen. Därav följer att individuell beräkning av körsträcka inte kan göras. Lämpligt är enligt styrelsen att beräkna förmånen exklusive körsträcka till och från arbetet. Styrelsen tillstyrker den princip som föreslås i promemorian.

Vilka samhällsekonomiska effekter detta får kan styrelsen ej bedöma. En sådan bedömning bör dock göras innan förslag till nivå framläggs.

SRS anför:

Huvudargumentet för att genomföra förslaget är att förmånstagarna skall kunna använda den förenklade självdeklarationen. Arbetsgruppen har därvid uppskattat antalet förmånstagare till drygt 250 000, beräkningen torde grundas på antalet registrerade företagsbilar. Det måste dock beaktas att av dessa fordon används en del enbart inom företagen varför förmånsbeskattning inte aktualiseras. Dessutom förutsätts att bilförmånen är enda hindret för en betydande del av dessa skattskyldiga att använda den förenklade självdeklarationen. Samfundet anser inte att denna slutsats är självklar. Mot bakgrund av vilka grupper som i regel har tjänstebilar torde man i många fall kunna utgå ifrån att förmånshavarnas inkomst- och förmögenhetsförhållande är så komplicerade att den förenklade självdeklarationen inte kan användas av andra skäl, denna faktor borde undersökas närmare innan ändring i de materiella reglerna genomförs.

Oavsett de ovan påvisade omständigheterna måste man konstatera att gruppen i jämförelse med det totala antalet skattskyldiga som skall kunna använda den förenklade självdeklarationen (ca 4 miljoner) trots allt är mycket begränsad. De förenklingar och resursbesparingar som blir följden av arbetsgruppens förslag blir därför närmast marginella, särskilt mot

bakgrund av vad samfundet anfört ovan om risken för utveckling av nya anpassningsformer.

Samfundet anser generellt att olika skatteregler skall utformas så att de i första hand ger ett materiellt tillfredsställande resultat, först därefter och inom denna ram kan en anpassning ske till förfaranderegler. ARbetsgrup- pens förslag leder, enligt samfundets mening, till skattekonsekvenser som är materiellt otillfredsställande.

På grundval av det ovan anförda avstyrker samfundet därför förslaget i sin helhet. Samfundet anser inte att lagändringar bör genomföras som innebär att de principer som ligger till grund för nuvarande regler om beskattning av fri bil ändras.

SRF anför:

En förenkling av nuvarande regler om värdering av bilförmån är nödvändig om förenklad taxering skall kunna användas även för vissa av dem som har denna förmån.

SIF anför:

Även om skatteförenkling i och för sig är eftersträvensvärt får det dock aldrig bli ett mål i sig. Förenklingen, som i detta fall innebär en schablonisering, måste också vägas mot effekterna för bilinnehavarna.

— — —

SIF avvisar mycket bestämt det föreliggande förslaget. Vi kan konstatera att oron är mycket stor hos våra medlemmar och att man redan nu kan notera en minskning av efterfrågan på tjänstebilsmarknaden.

Om departementet anser att förmånsbilarna är ett så stort problem ur skatteförenklingssynpunkt att man måste ersätta det nuvarande systemet anser vi att vissa principer bör vara vägledande för ett sådant arbete.

- 1 Förmånsvärdet måste vara baserat på den faktiska kostnaden för bilinnehavet.
- 2 Förmånsvärdet måste avpassas så att beskattningen är neutral i förhållande till att ha egen bil när det gäller resor till och från arbetet.
- 3 För att kunna bedöma ett ev nytt förslag måste detta innehålla en redovisning av den faktiska privata användningen av förmånsbilar.
- 4 Man kan inte utgå från att det finns en reell valfrihet att avstå från fri bil. I stället är det rimligt att anta att de som har behov av bil i tjänsten måste ha råd utnyttja denna även för privat bruk.

Sveriges Fastighetsmäklarsamfund anför:

Det är också vår uppfattning att endast ett begränsat antal av den skattskyldiga som har att deklarerat för bilförmån kommer att omfattas av systemet med en förenklad självdeklaration.

— — —

Med hänsyn till vad som anförts ovan och mot bakgrund av den skatteskärpning ett genomförande av förslaget skulle innebära för vissa kategorier skattskyldiga anser Sveriges Fastighetsmäklarsamfund att förslaget inte kan ligga till grund för en förändrad lagstiftning.

TOR anför:

Ur de synpunkter *TOR* företräder hälsas varje förenkling med tillfredsställelse.

Med dessa synpunkter tillstyrker *TOR* förslaget.

Enligt finansdepartementet har de nuvarande reglernas utformning lett till att så gott som alla som deklarerar bilförmån redovisat 1 000 mil privatkörning, exklusive resor till och från arbetet med bilen.

Skall gällande regler tillämpas fullt ut blir det krångligt att värdera bilförmånen riktigt. Men om det är som finansdepartementet själva säger, att de flesta förmånstagare tar upp 1000 mil privatresor exklusive resor till och från arbetet så är värderingsförfarandet enklare i praktiken än i teorin.

I departementspromemorian argumenteras en hel del kring det förenklade deklarationsförfarandet. Enligt skatteförenklingskommittén kommer antalet inlämnade deklarationer att minska med 4–4,5 miljoner. Gruppen med bilförmån kommer med nuvarande regler inte ifrån att själva deklarerat sina inkomster och avdrag.

Det kan finnas ett skatteförenklingsmotiv för att ändra reglerna om beskattning av förmån av fri bil m.m. Men går man på hur reglerna tillämpas i stället för hur de är utformade så går det att påstå att det redan skett en förenkling. Vidare kommer sannolikt många förmånstagare vara tvungna att avlämna självdeklarationer även om värderingen av bilförmånen förenklas ytterligare av andra skäl än bilförmånen.

— — —

Det går att peka på exempel där skatten kommer att höjas med uppemot 10 000 kronor för enskilda inkomsttagare om förslaget genomförs.

För den enskilde förmånstagaren måste det vara svårt att solidarisera sig med ett förslag, som explicit, motiverat av skatteförenklingsskäl, i vissa fall kan leda till kraftigt höjd skatt.

När skatteförenkling har diskuterats inom TCO har det ofta framhållits att i de fall skatteförenkling åstadkommits genom schablonisering är det nödvändigt att acceptera att det inte går att uppnå millimeterrättvisa — vissa kommer att vinna och andra förlora. Vad som är acceptabel spännvidd måste avgöras från fall till fall.

— — —

TCO avvisar mycket bestämt föreliggande förslag till enklare regler om beskattning av fri bil. Om det nuvarande systemet skall ersättas anser TCO att ett nytt system bör byggas på nedanstående principer.

1 Förmånsvärdet måste vara baserat på den faktiska kostnaden för bilinnehavet.

- 2 Förmånsvärdet måste avpassas så att beskattningen är neutral i förhållande till att ha egen bil när det gäller resor till och från arbetet.
- 3 För att kunna bedöma ett ev. nytt förslag måste detta innehålla en redovisning av den faktiska privata användningen av förmånsbilar.
- 4 Det går inte att utgå från att det finns en reell valfrihet att avstå från fri bil. I stället är det rimligt att anta att de som har behov av bil i tjänsten måste ha råd att utnyttja denna även för privat bruk.

SAV anför

Inom arbetsmarknadens statliga sektor som SAV företräder, är den här typen av anställningsförmån relativt ovanlig. Förmån av fri eller delvis fri bil är vanligare inom den privata arbetsmarknadssektorn. Vid konkurrensen om arbetskraft mellan de olika arbetsmarknadssektorerna tenderar anställningsförmåner vid sidan av lönen, så kallade fringe benefits, att få ökad betydelse både kvantitativt och kvalitativt. Detta förhållande påverkar staten i rollen som arbetsgivare.

RRV anför:

Det nuvarande systemet för beskattning av bilförmåner innebär att förmånen beskattas till ett värde som motsvarar den inbesparing av kostnader som förmånstagaren erhåller. Förmånsvärdet fastställs av riksskatteverket (RSV). Detta görs med en viss försiktighet. Exempelvis skulle en Volvo 740 GL för inkomståret 1985 tas upp med ett värde av 23 800 kr. vid 1 500 mils privat körning. Motsvarande kostnad för en bil i samma prisklass uppgår enligt Motormännens Riksförbund-M till ca 34 000 kr. exkl garage- och parkeringskostnader.

En anledning till att antalet bilförmåner ökar kan vara att kostnaden för den anställda blir lägre med förmånsbeskattningen jämfört med privat ägande. I syfte att belysa detta redovisas i det följande vissa beräkningar avseende ett företags kostnader för leasingbil m m.

Volvo 740 GL (inköpspris 109 000 kr)

Körsträcka	1 000 mil	2 500 mil
Leasingkostnad	28 152	32 592
Drivmedel	4 250	10 625
Övrigt	5 676	7 096
Total kostnad	38 078	50 313

Utgångsläget är att ett företag har avtalat om en leasingbil med en bilfirma som innebär en totalkostnad för bilen på 38 078 kr för 1 000 mil. Om företaget väljer att låta den anställda använda bilen privat 1 500 mil ökar totalkostnaden för bilen med 12 235 kr till 50 313. Härtill kommer en kostnad för företaget avseende lagstadgade socialavgifter (8 676 kr) på förmånsvärdet (23 800 kr för 1 500 mil). Merkostnaden för företaget att låta den anställda nyttja bilen privat uppgår till 20 911 kr (12 235 + 8 676). Företagets "merkostnad" kan alternativt disponeras så att den anställda erhåller en löneökning med 14 300 kr. Resterande 6 611 kr avser socialavgifter enligt lag och avtal.

Bilkostnaden för den anställda kan således sägas bestå av två delar, dels den uteblivna nettolöneökningen, dels inkomstskatten på förmånsvärdet. Den förra kostnaden blir lägre ju högre marginals-katten är medan den senare kostanden blir högre vid högre marginals-katt.

Bilkostnaden för förmånsbil enligt nuvarande regler ligger i alla inkomst-lägen strax under RSVs förmånsvärde, medan bilkostanden enligt förslaget

kommer att ligga strax över. I båda fallen ligger kostanden för förmånsbil-
len mycket under den av M beräknade kostnaden för motsvarande bil.

Prop. 1986/87: 46

— — —

Bilkostnaden för förmånsbil ligger klart under den bilkostnad som M redovisar jämfört med både nuvarande regelsystem och det föreslagna. Skillnaden minskar med stigande inkomst.

SACO/SR anför:

De höga marginalskatterna har skapat ett dramatiskt ökat intresse för olika former av lågbeskattade förmåner vid sidan av lönen, s. k. fringe benefits. Skattesystemet snedvrider på detta sätt den privata konsumtionen och motverkar samhällsekonomisk effektivitet. Förklaringen till den kraftiga ökningen av antalet tjänstebilar kan till stor del hänföras till en önskan att kringgå de höga marginalskatterna. Den enskilde förleds lätt att tro att förmånen av tjänstebil är större än den i själva verket är.

SACO/SR förespråkar ett enkelt, konsekvent och robust inkomstskattesystem, där ersättningen för arbetet på ett rimligt sätt kan tas ut i form av lön. Kraftigt sänkta marginalskatter är en förutsättning för ett sådant system, liksom för att åstadkomma genomgripande förenklingar utan att olika grupper drabbas orimligt hårt. Alla försök till administrativa förenklingar genom t. ex. schablonisering av avdrag och skatteunderlag riskerar att vid höga marginalskatter leda till stora orättvisor.

LO anför:

I dag är beskattningen av olika kontantfria förmåner generellt lägre än beskattningen av löneinkomster. Arbetsgivaravgifter påförs exempelvis inte en stor grupp av dessa förmåner trots att de måste betraktas som en regelrätt ersättning för utförda arbetsinsatser. En annan grupp av dessa förmåner är befriade från inkomstskatt. För de förmåner som å andra sidan inkomstbeskattas är den effektiva skattebelastningen väsentligt lägre än skatten på löneinkomster. Den lägre beskattningen är till stor del ett resultat av den gynnsamma förmånsvärderingen.

LO har i ett flertal sammanhang understrukt behovet av och fördelarna med en ökad neutralitet i beskattningen av olika inkomster och förmåner. Det finns enligt *LO* starka principiella motiv för en ökad skattemässig neutralitet mellan löneinkomster och olika kontantfria förmåner. En sådan utjämning av beskattningen ökar tveklöst rättvisan i skattesystemet. Förslaget till ändrad beskattning av bilförmåner begränsar nuvarande skattekillsnader mellan löner och kontantfria förmåner i allmänhet samt mellan löner och bilförmåner i synnerhet.

SHIO-Familjeföretagen anför:

Det nuvarande systemet för beskattning av bilförmån är "rättvist" i det avseendet att det i princip endast är värdet av det privata utnyttjandet, dvs den inbesparade kostnaden, som beskattas. Avsikten är att skatten skall träffa den kostnadsinbesparing som den anställde gör genom att arbetsgivaren betalar hans privata körning.

Det föreslagna sättet att bestämma förmånen innebär att beskattningen blir schablonmässig utan hänsyn till den privata körningen, dvs utan hänsyn till hur stor kostnadsbesparing den skattskyldige får genom sin bilförmån.

Förslaget innebär således att den grundläggande principen för beskattning av bilförmån överges. Enligt SHIO-Familjeföretagens uppfattning kan inte enbart motivet till förenkling vara ett tillräckligt bärande skäl för denna förändring av grunderna för beskattningen.

5 Följdverkningar om förslaget genomförs

Remissinstanserna, som över lag anser att promemorieförslaget leder till höjd skatt för den som har bilförmån, pekar på några följdverkningar av detta.

RSV, RRV, länsstyrelsen i Kristianstad län, Bilindustriföreningen, SACO/SR, KAK, KF, Motorbranschens riksförbund, LRF, Motormännens riksförbund, SAF och Sveriges industriförbund gemensamt, Svenska revisorsamfundet, SHIO-Familjeföretagen, TCO, Sveriges redovisningskosulters förbund, Svenska industritjänstemannaförbundet, NTF, Förbundet Sveriges handelsrepresentanter, Skattebetalarnas förening och Finansbolagens förening befarar att många eller flertalet förmånshavare kommer att övergå till att köra egen bil i tjänsten. Instanserna framhåller olika effekter av detta, bl. a. att förarna blir berättigade till milersättning för sin tjänstekörning, att de behåller sin nuvarande rätt till avdrag för kostnaden för resor till och från arbetet och att bilköp kan komma att ske med hjälp av lågförräntade lån från arbetsgivaren. I samtliga fall torde detta enligt remissinstanserna medföra att den förenklade självdeklarationen inte kan användas varför syftet med reformen omintetgörs.

6 Närmare om risken för att alternativa lösningar söks

RSV anför:

Om antalet förmånsbilar är oförändrat eller ökar kan avsevärda granskningsresurser frigöras från denna granskning och disponeras för annan angelägen granskningsverksamhet. Om antalet förmånsbilar däremot minskar till förmån för privatägda bilar kan å andra sidan ökade granskningsresurser bli aktuella t. ex. om utköp av förmånsbilar sker i större omfattning av anställda, om privata bilar körs i tjänsten mot milersättning och om privata bilköp finansieras genom fördelaktiga lån av arbetsgivaren. Utredningar om fastställande av marknadsvärde för en viss bil, om vad som anses utgöra kostnadsersättning resp lön samt om faktiska bilkostnader för en viss bil etc är mycket tidskrävande och leder ofta till tvister.

RRV anför:

RRV anser att det finns risk att den föreslagna förmånsbeskattningen kan komma att kringgås genom att den anställda ges förmånliga lån för bilköp. Arbetsgivaren medger sedan att bilen används i tjänsten med milersättning. Avdrag för resor till och från arbetet kan yrkas i deklarationen. Följden blir att antalet skattskyldiga som inte kan använda den förenklade självdeklarationen ökar ytterligare.

Länsstyrelsen i Kristianstads län anför:

Om förmånsvärdena emellertid kommer att uppfattas som alltför höga av de skattskyldiga, kan följden bli att ett antal skattskyldiga, i stället för

bilförmån, väljer att använda egen bil i tjänsten mot det att arbetsgivaren betalar resekostnadsersättning. Sådana skattskyldiga kan då inte använda den förenklade självdeklarationen. Om denna grupp skattskyldiga blir alltför stor kan man befara att betungande utredningar måste göras i taxeringsnämnderna avseende körsträckor m. m. för resor med egen bil i tjänsten. Det förväntade resultatet av metoden att värdera bilförmånen uteblir då. Det kan i sämsta fall bli ett merarbete för skattskyldiga och beskattningsmyndigheter, jämfört med nu gällande regler. Mot bakgrund av det sagda vill länsstyrelsen framhålla vikten av att ovannämnda omständigheter beaktas vid bestämmande av den procentsats som bör ligga till grund för beräkning av förmånsvärdet.

Bilindustriföreningen anför:

Effekten av förslaget skulle bli att många går över från tjänstebilar till privatägda bilar med milersättning och möjligheter till reseavdrag. Då kan de inte använda den förenklade självdeklarationen. Huvudsyftet med förslaget skulle därmed gå förlorat.

Förslaget medför färre tjänstebilar, fler milersättningsbilar och fler lån med subventionerad ränta från arbetsgivaren för att köpa privatbil. Detta innebär för skattemyndigheterna ökade kontrollproblem i stället för förenkling.

SACO/SR anför:

Vid en närmare analys av arbetsgruppens förslag måste det ifrågasättas dess huvudargument att den förenklade självdeklarationen skall tillämpas på så många anställda som möjligt verkligen håller. Om tjänstebilsinnehav i framtiden drabbas av en väsentligt ökad skattebelastning för förmånstagarna kommer de på sikt att gå över till eget bilinnehav. När de kör bilen i tjänsten erhåller de bilersättning från arbetsgivaren och yrkar motsvarande avdrag för tjänstemilen. Dessa poster måste då redovisas separat i deklarationen. Därmed blir det knappast möjligt att använda det förenklade självdeklarationssystemet. Därtill kommer att transformeringen av tjänstebilar till egna bilar i stor utsträckning kommer att finansieras genom lån från arbetsgivaren. Även dessa lånetransaktioner kan behöva redovisas separat i deklarationen och utgör en ytterligare avvikelse från den förenklade självdeklarationen då de erfordrar speciella granskningsinsatser av taxeringsmyndigheten.

— — —

Sannolikt skulle förslagets genomförande leda till omdispositioner av formerna för bil i tjänsten. Därmed är det inte heller säkert att den åsyftade förenklingen av deklarationsförfarandet kommer att uppnås.

KAK anför:

Vi är positiva till förenklade regler. Men som förslaget idag är utformat kommer själva syftet med reformen — att nå förenkling — att äventyras. Ytterst få torde i fortsättningen finna att tjänstebil är en attraktiv lösning på företagets bilbehov. Flertalet torde välja att själva äga bilen och köra den i tjänsten mot gängse statlig milersättning. Detta skulle innebära dels att tjänstebilsinnehavarna inte skulle kunna utnyttja den förenklade självdeklarationen, dels att taxeringsarbetet ytterligare kompliceras.

KF anför:

De negativa effekterna av ett schablonvärde i den storleksordningen skulle i betydande omfattning komma att neutralisera de fördelar metoden som sådan ger.

En konsekvens, som framstår som helt klar, är att många tjänstebilsinnehavare i stället kommer att skaffa egen bil. Måhända är det ett bisyfte med förslaget, ehuru outtalat. Vad som emellertid knappast kan vara avsikten är att så att säga tvinga fel kategori att övergå till privat bil. Rent generellt är det ju så att den som kör mycket i tjänsten använder bilen för privat bruk långt mindre än genomsnittsbilisten. Den som har mindre tjänstekörning, säg upp till 1 000 mil per år, har däremot helt andra förutsättningar att använda bilen privat.

Följden blir alltså att ju större behov som föreligger av bil i tjänsten desto mindre blir intresset att inneha en tjänstebil. Det i sin tur för givetvis med sig att antalet skattskyldiga med bilersättningar ökar i motsvarande mån. Bilersättning utesluter möjligheten att använda den förenklade självdeklarationen. Man är då tillbaka i det omfattande bestyret med att i deklarationen redovisa resp kontrollera faktiska bilkostnader. Till detta kommer den hanteringsomgång som krävs hos arbetsgivaren med rapportering, utbetalning osv.

Motorbranschens riksförbund anför:

Nuvarande rätt till avdrag för resor till och från arbetet med egen bil berörs icke av förslaget. För att undvika en ökade skattebelastning kan därför många tjänstebilsinnehavare komma att övergå till att använda egen bil i tjänsten. Därvid bibehåller den anställda sin nuvarande rätt för avdrag för resor till och från arbetet och erhåller dessutom i vanlig ordning ersättning från arbetsgivaren för sina resor i tjänsten.

LRF anför:

Dessutom kan det konstateras att om detta förslag skulle genomföras skulle förmodligen flertalet av dem som har förmån av fri bil idag köpa ut bilen från företaget. Detta skulle skapa problem med prissättningen med tanke på utgången i RR 1982-09-15 angående utköp av bil från fåmansföretag. Fallet visar att det inte schablonmässigt går att bestämma inköpsvärdena efter bilhandels tabeller och att det följaktligen är möjligt att det blir skatteprocess om varje bil som köps ut. Inte heller detta torde rymmas inom den förenklade deklarationen. I nästa steg kommer ägarna av bilen att låna pengar av arbetsgivaren mot låg ränta vilket också kommer att vålla kontrollbekymmer. I steg 3 används bilen för resor till och från arbetet med avdrag överstigande 3 000 kr, varefter de inte heller av detta skäl kan använda den förenklade deklarationen. Det av utredningen anförda skälet för att slopa avdragsrätten för resor till och från arbetet är följaktligen ohållbart.

Motormännens riksförbund anför:

Om förslaget genomförs kan följden bli den att åtskilliga "förmånshavare", enligt en nyligen genomförd Sifundersökning 52 %, i stället skaffar egen bil och debiterar förmångsgivarna för körda mil i tjänsten. I de fall så sker kan den förenklade deklarationsblanketten inte användas och förslaget får under sådana förhållanden inte åsyftad effekt.

SAF och Sveriges industriförbund anför:

I Bilindustriföreningens remissyttrande beskrivs flera allvarliga följdverkningar av den skärpta beskattningen. Vi vill särskilt peka på risken att ett för både arbetsgivare och anställda väl fungerande system med tjänstebilar slås sönder genom en förskjutning mot systemet med att den anställde använder egen bil i tjänsten.

SRS anför:

Samfundet anser vidare att det finns en betydande risk för en utveckling, om förslaget genomförs, som innebär att det utvecklas nya former för arbetsgivares medverkan vid bilköp och bilinnehav, t. ex. vid finansiering, köp och försäljningar, nya ersättningsformer, rabatter, bestridande av olika kostnader och dylikt. En sådan utveckling aktualiserar en rad oklara skattefrågor och skapar betydande värderingsproblem. Erfarenheter från närliggande områden pekar på att nya anpassningsformer kan få en mycket snabb spridning och beröra ett betydande antal fall. De förenklingsvinster som förslaget eventuellt skulle innebära kan därför snabbt reduceras både för beskattningsmyndigheter och enskilda skattskyldiga.

Som argument för att genomföra förslaget, trots att det kan leda till skattehöjningar, anför arbetsgruppen att förmånen är frivillig för den enskilde och att denne därmed kan avstå från förmånen. Konsekvensen härav blir dock i regel att den skattskyldige inte längre kan använda den förenklade självdeklarationen varför eventuella förenklingsvinster uteblir.

SHIO-Familjeföretagen anför:

Det faktum att förslaget missgynnar dem som kör litet privat tillsammans med den slopade avdragsrätten för resor till och från arbetet torde medföra att i vart fall de som har längre resor till arbetet avstår från bilförmånen. Genom att avstå från bilförmånen slipper de förmånsbeskattningen och kan samtidigt göra resekostnadsavdrag. Vid 1986 års taxering är avdraget 10,20 kr/mil upp till 1 000 mil och 7,10 kr därefter. Knappast någon av de som avstår från bilförmånen kommer att kunna använda den förenklade självdeklarationen eftersom schablonavdraget där, vari inryms resekostnader, endast är på 3 000 kr.

Man kan förvänta sig att många bilförmånshavare kommer att avstå från sin bilförmån om förslaget genomförs. Det kommer därför att fungera som en stoppregel mot de förmånshavare som regelmässigt använder bilen i tjänsten, dvs i de fall som tjänstebilinnehavet är föranlett av arbetsförhållandena, om de inte samtidigt har mycket privat körning.

TCO anför:

Ett område som inte alls behandlas i förslaget är de tänkbara effekterna om det genomförs. Förslagsställaren har valt att se på bilarna enbart som en förmån och inte beaktat att merparten av bilinnehavarna kan ha fri bil som en direkt följd av att de har omfattande resor i tjänsten.

Dessa anställda är beroende av att ha en bil för att kunna utföra sitt arbete. De har alltså inte den valfrihet som förslagsställaren påstår, nämligen att avstå från bil om man anser att beskattningen blir för hög. De troliga effekterna av att förslaget genomförs blir att man måste lösa sitt eget och företagets behov av bil på annat sätt. Ett sätt kan vara att bilinnehavarna tvingas köpa egna bilar finansierat exempelvis med lån från

arbetsgivaren vilket kan komma att ge upphov till nya skattediskussioner. Desutom uppnås ett från facklig synpunkt olyckligt beroende till arbetsgivaren. Om den anställda vill sluta sin anställning tvingas han också lösa ett eventuellt lån.

— — —

Ett annat sätt att lösa bilfrågan kan vara att företaget anskaffar bilar som förvaras inlåsta under icke arbetstid och att den anställda löser sina privata behov av bil på egen hand. En sådan lösning kommer dock att leda till omfattande kontrollbehov ur taxeringssynpunkt och torde vara direkt motstridigt mot de intentioner som ligger bakom skatteförenklingen.

SRF anför:

Effekten av ett allt för högt förmånsvärde medför att den anställda måste avstå från tjänstebil. Alternativet är då att äga bilen privat och få ersättning i form av milpris.

SIF anför:

De troliga effekterna av att förslaget genomförs blir att man måste lösa sitt eget och företagets behov av bil på annat sätt. Ett sätt kan vara att bilinnehavarna tvingas köpa egna bilar finansierat ex vis med lån från arbetsgivaren vilket kan komma att ge upphov till nya skattediskussioner. Dessutom uppnås ett ur facklig synpunkt olyckligt beroende till arbetsgivaren. Om den anställda vill sluta sin anställning tvingas han också lösa ett eventuellt lån.

Ett annat sätt att lösa bilfrågan kan vara att företaget anskaffar bilar som förvaras inlåsta under icke arbetstid och att den anställda löser sina privata behov av bil på egen hand. En sådan lösning kommer dock verkligen att leda till omfattande kontrollbehov ur taxeringssynpunkt och torde vara direkt motstridigt mot de intentioner som ligger bakom skatteförenklingen.

Finansbolagens förening anför:

En konsekvens av förslaget blir sannolikt att brukare av tjänstebil anskaffar egen bil och debiterar arbetsgivarna för körda mil i tjänsten. Bilägarna kan då också i förekommande fall yrka avdrag för bilresor till och från arbetet. Därigenom synes den förenklade självdeklarationen inte kunna användas och målsättningen med förslaget uppnås ej. Sannolikt blir effekten av ett ökat privatäggande också att statens skatteintäkter på förmånsvärden sjunker.

Förbundet Sveriges handelsrepresentanter anför:

Om förslaget genomförs blir följden att de flesta tjänstebilar (månånda ej förmånsbilar) kommer att förvandlas till privatbilar. Detta kan i sin tur leda till mindre lämpliga beroendeförhållanden gentemot arbetsgivaren vid uppsägningar (låneåtaganden etc.)

Skattebetalarnas förening anför:

Erfarenheten talar dock för att skatteskärpningar av den storlek som utredningen föreslår följs av ändrade dispositioner eller försök därtill, vilket i många fall riskerar medföra att det förenklade deklarationsförfarandet hur helst inte kan användas. Vidare uppammar dylika åtgärder i skatteplaneringssyfte i sin tur ökade kontrollinsatser från myndigheternas sida. Under dessa förhållanden skulle förslaget inte få den åsyftade verkningen.

Verkställande direktören C.G. Hammarlund (NTF) anför:

De s. k. tjänstebilinehavarna kan ju i stor utsträckning ompröva dispositionsförmånen, d. v. s. övergå från tjänstebil till privatägd bil med ersättning från arbetsgivaren för tjänstemil.

Prop. 1986/87: 46

7 Förslagets närmare utformning

Nästan samtliga remissinstanser som tar ställning till den föreslagna värderingens nivå anser att den innebär en skärpt eller kraftigt skärpt beskattning av förmånshavaren. Många instanser, däribland länsstyrelsen i Kristianstads län, Bilindustriföreningen, SACO/SR, KAK, Motormännens riksförbund, SAF och Sveriges industriförbund, Skattebetalarnas förening samt Skånes handelskammare betecknar nivån som orimlig eller oacceptabel. Ingen instans anser, med hänsyn till motiven för förslaget, en skatte-skärpning motiverad.

Bilindustriföreningen har understött sitt yttrande, som delvis återges nedan, med en SIFO-undersökning och utförda bilkostnads kalkyler. Till dessa resultat ansluter sig ett antal remissinstanser, däribland Motorbranschens riksförbund, SAF och Sveriges industriförbund samt Skånes handelskammare.

Flera instanser som anser att förslaget medför en ökad beskattning anser att slopandet av avdragsrätten för resa till och från arbetet bidrar till detta. Länsstyrelsen i Kristianstads län, Bilindustriföreningen, KF, LRF, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, SHIO-Familjeföretagen, TCO, Förbundet Sveriges handelsrepresentanter, Skånes handelskammare och Finansbolagens förening är således kritiska mot slopandet av avdragsrätten för resor till och från arbetet.

En grupp remissinstanser vari ingår länsstyrelsen i Kristianstads län, Bilindustriföreningen, LRF, Motorbranschens riksförbund, SAF och Sveriges industriförbund, Svenska revisorsamfundet, SHIO-Familjeföretagen, Förbundet Sveriges handelsrepresentanter, Skattebetalarnas förening, Skånes handelskammare, Stockholms handelskammare, Svenska fastighetsmäklaresamfundet och Finansbolagens förening är kritiska mot att som de gör gällande, förslaget hårdast drabbar dem som har en omfattande tjänstekörning och gynnar dem som nyttjar bilen mycket privat. Förbundet Sveriges handelsrepresentanter anser att hänsyn måste tas till den faktiska privata körsträckan. Också RRV ifrågasätter om det kan anses rimligt att förmånen värderas oavsett körsträcka.

Flera remissinstanser, även sådana som är negativa till beskattningens nivå, är dock positiva till den föreslagna metoden för förmånsvärderingen. Bland dessa är kammarrätten i Jönköping, RSV, Statens arbetsgivarverk, länsstyrelsen i Stockholms län, länsstyrelsen i Kristianstads län, länsstyrelsen i Västernorrlands län, Föreningen auktoriserade revisorer, KAK, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Taxeringsnämndsordförandenas riksförbund.

RSV anför:

Värderingen av förmånen måste kunna upplevas som rättvis såväl av förmånshavare och icke förmånshavare som av förmånshavare av olika bilmodeller. Vid övergången till ett nytt system är därför en viktig förut-

sättning för att beskattningen skall upplevas som rättvis att den nuvarande beskattningsnivån så vitt möjligt bibehålls.

Prop. 1986/87:: 46

— — —

Att beräkna värdet av förmånen som en procentuell del av nybilspriset för senaste årsmodell är en enkel metod. Att värdet beräknas efter en lägre procentsats då bilens årsmodell är äldre än tre år/eller då förmånshavaren bekostat samtliga drivmedel är likaså en enkel värderingsmetod.

I promemorian kombineras förenklade regler för beräkning av förmånsvärde med slopad avdragsrätt för kostnad för resor med bilen mellan bostad och arbetsplats. Att beräkna förmånsvärdet utifrån en procentsats som ger ett belopp som svarar mot kostnad för att bruka bilen visst antal mil är som tidigare sagts en enkel värderingsmodell. Att kombinera denna modell med slopad avdragsrätt förenklar granskningsarbetet ytterligare. Vid jämförelse mellan fastställda förmånsvärden för inkomståret 1985 och nybilspris på senaste årsmodell i november 1984 synes emellertid den föreslagna beskattningsnivån grunda sig på en privat körsträcka – utöver körning mellan bostad och arbetsplats – av ca 1 500 mil. Enligt nuvarande regler beskattas de flesta för en privat körsträcka av 1 000 mil. I denna körsträcka inräknas resor mellan bostad och arbetsplats. För dessa innebär den föreslagna procentsatsen en avsevärt högre beskattningsnivå än för närvarande.

Bilindustriföreningen anför:

För att ta reda på hur det verkligen förhåller sig när det gäller bilanvändning, skatteförhållanden etc för de som har tjänstebil har vi låtit Sifo göra en intervjuundersökning med tjänstebilsinnehavare. Undersökningen, som är gjord i juni 1986, avser situationen under inkomståret 1985.

De viktigaste resultaten:

. Det genomsnittliga förmånsvärdet reducerat med reseavdrag var 13.400 kr, vilket motsvarar 16 % av nybilspriset hösten 1984. Arbetsgruppens 30 %-schablon borde alltså ersättas med 16 % för att återspegla verkligheten.

. Med arbetsgruppens förslag skulle det beskattningsbara förmånsvärdet för de intervjuade bli 24.100 kr i medeltal. Det innebär en höjning av beskattningsunderlaget med 10.700 kr eller med 80 %.

. Praktiskt taget alla (89 %) ansåg sig få högre skatt om förslaget genomfördes. 56 % bedömde följderna för egen del av förslaget som mycket allvarliga, 33 % som ganska allvarliga.

. Drygt hälften (52 %) skulle själva köpa bil och ta ut milersättning om förslaget genomfördes. 8 % skulle fortsätta med tjänstebil i lägre prisklass. 8 % skulle inte göra någon ändring i sitt tjänstebilsinnehav.

. Att tjänstebilsinnehavarna använder sin bil till helt övervägande del i tjänsten framgår av de genomsnittliga körsträckorna:

Resor bostad arbetet	601 mil
Övriga privatresor	589 mil
Totalt privat	1 190 mil
Tjänsteresor	1 729 mil
Totalt privat + tjänste	2 918 mil

<i>Antal dagar</i>	<i>%</i>
– 99	6
100–199	20
200–299	52
300–	6
Ej svar	17
Totalt	100
Medeltal	172 dagar

– – –

I arbetsgruppens PM talas enbart om förmånsbilar. Ordet tjänstebil nämns inte. Detta visar på en felaktig föreställning om hur bilarna används. Det stora flertalet av dem som deklarerar för bilförmån använder bilen till väsentlig del i tjänsten. Detta framgår klart av Sifo-undersökningen.

– – –

Det kan noteras att våra kalkyler visar att även dagens förmånsvärden ligger i överkant i förhållande till de faktiska bilkostnaderna. Det kan i sammanhanget påpekas att det skedde en rekordstor höjning (+17 %) av förmånsvärdena för inkomståret 1985.

En tänkbar orsak till att arbetsgruppen hamnat orimligt högt i sin schablon är att den har utgått från en för hög körsträcka. När man inför skatteregler som inte tar hänsyn till att de beskattade kör olika långt är det av avgörande betydelse att välja en väl avvägd och väl motiverad schablonkörsträcka. Den får absolut inte vara så hög att stora grupper överbeskattas. Enligt vår bedömning – – – baserad bl. a. på Sifo-undersökningen, dagens schablonregler, Transportrådets och SCB:s beräkningar bör en schablon med slopade reseavdrag utgå från högst 800 mils årlig privat körsträcka.

Arbetsgruppens påstående om att tjänstebilar i allmänhet körs längre privat än andra bilar stämmer inte enligt Sifo-undersökningen. För den största gruppen av tjänstebilsinnehavare, för dem som använder bilen i tjänsten och bl. a. därför även till och från arbetet, är möjligheterna till övrig privatkörning begränsade. Många hushåll med dessa förutsättningar tvingas ha två bilar därför att den ena inte är disponibel för en familjs normala vardagliga bestyr.

KAK anför:

Det förslag som lagts fram innehåller många förenklingar, de flesta är bra och Kungl. Automobilklubben, KAK, vill redan ingressvis ansluta sig till principen att ett procentuellt förmånsvärde, grundat på bilens nypris, ger stora förenklingsvinster jämfört med det nu rådande systemet.

Förslaget från arbetsgruppen är, i nuvarande form, dock helt oacceptabelt eftersom det innebär en kraftig skatteskärpning. En skatteskärpning innebär en mycket svår privatekonomisk omställning för cirka 200 000 innehavare av tjänstebilar och ger oönskade effekter som vi går in mer i detalj på nedan. Något förslag om skatteskärpning har för övrigt aldrig ingått i arbetsgruppens uppdrag, vilket vi noterar med viss förvåning.

– – –

Enligt direktiven skall förmånsvärdet motsvara den privata inbesparing-
 en tjänstebilsinnehavaren gör. Med 30 proc av bilens nybilspris som för-
 månsvärde överstiger vida förmånen av den privata inbesparingen. Sanno-
 likt kan förmånen värderas till max 20 proc av bilens pris. Får man
 dessutom inte göra avdrag för resor t.o.r. arbetet bör förmånsvärdet vara
 12–13 proc av bilens pris. Om hänsyn tas till att schablonavdraget ökas till
 3 000: – inom vilket även arbetsresor skall ingå kan ca 15 proc av bilens
 pris accepteras som förmånsvärde. 9 av 10 tjänstebilar är att betrakta som
 arbetsredskap mer än förmånsbil.

Att helt låta bilens pris styra förmånsvärdet är inte bra. En 100 000-kro-
 norsbil är inte dubbelt så dyr att äga/köra som en bil för 50 000: –. Visst
 samband finns mellan bilens pris och kostnad, men detta kan inskränkas
 till ränta på investerat kapital och fordonsskatt.

KF anför:

Nu föreslås ett annat tillvägagångssätt för värderingen. I stället för
 körsträcka och prisklass grundas förmånsvärdet enbart på priset för den
 ifrågavarande bilen. Det är en metod som onekligen tillgodoser kravet på
 enkelhet. Emellertid är det inte enbart själva metoden som avgör om de
 tilltänkta hanteringsvinsterna skall kunna erhållas. Det beror i hög grad på
 vilken värdenivå som väljs. 30 % av nybilspriset ligger, enligt *KFs* bedöm-
 ning, alltför högt.

— — —

En helt annan aspekt som kan anläggas på förslaget är att det, genom att
 avdraget för arbetsresor slopas, för med sig betydande skatteskärpningar
 för tjänstebilsinnehavare med långa resor till och från arbetet. *KF* tänker
 då i första hand på de konsekvenser detta indirekt kan få för de industrier
 som ligger i glesbygdsområdena.

Slutsatsen av de följd effekter *KF* här påtalat blir att utfallet av en
 regeländring inte så mycket beror på den metod som används utan först
 och främst på den värdenivå som väljs. Eftersom en långt gpende schab-
 lonisering är en förutsättning för att bilförmånerna skall passa in i systemet
 med förenklad självdeklaration måste värdet sättas så att så många som
 möjligt, och inte minst skattskyldiga med omfattande tjänstekörning, täcks
 in. Det förutsätter en värdering på ungefär dagens nivå.

KF avstyrker därför förslaget att bilförmånsvärdet sätts till 30 % av
 nybilspriset och håller istället fast vid att en schablon beräknad efter en
 körsträcka på 1 000 mil och på de grunder i övrigt som tillämpas i dag bör
 införas. Själva tekniken för att detta värde skall kunna redovisas kan
 mycket väl vara den som föreslås i promemorian. Det innebär att procent-
 satsen måste sättas väsentligt lägre än den föreslagna.

Motorbranschens riksförbund anför:

Förslaget innebär kraftiga höjningar av förmånsvärdena jämfört med
 nuvarande regler. Detta framgår med önskvärd tydlighet av de vid Bilindu-
 striföreningens remissvar fogade bilagorna.

Författarna till förslaget använder uttrycket förmånsbil i stället för tjäns-
 tebil. Det förfaller därför som om författarna vore okunniga om det faktum
 att den övervägande delen av ifrågavarande bilar är fordon, som huvudsak-
 ligen används i tjänsten. De som använder bilen mycket i tjänsten kommer

– till följd av nuvarande schablonregel – att drabbas hårdare av förslaget än de som använder bilen i mindre omfattning för tjänsteresor.

Enligt uppgift är avsikten bakom förslaget endast att åstadkomma en förenklad beskattning och icke att öka statens skatteintäkter från tjänstebilsinnehavarna. Eftersom förslaget onekligen innebär en kraftig skattesärskärpning rimmar det sålunda illa med målsättningen bakom förslaget.

— — —

Även om förbundet i princip är positivt till en förenkling av reglerna för värdering av bilförmån, anser vi likväl att avdrag för resor bostaden – arbetsplatsen bör bibehållas i någon form. Dylikt avdrag skall ju fortsättningsvis bibehållas vid utnyttjande av privat bil. Om det är möjligt kan reseavdrag medges i schablonartad form för att underlätta taxeringen.

Förmånsvärdet vid bibehållande av rätt till reseavdrag bör – för att ungefärligen stämma överens med nuvarande regler – bestämmas till 20 procent av nybilspriset. Om reseavdraget slopas bör förmånsvärdet bestämmas till 16 procent av nybilspriset, vilket enligt beräkningar ger en i stort sett oförändrad skattebelastning.

SRS anför:

Arbetsgruppens förslag grundas på en rad antaganden om dels samband mellan nyanskaffningspris samt milbundna kostnader och dels genomsnittlig privat körsträcka. Bristen på faktaunderlag är påtaglig. Avvikelserna från förmånsvärdet beräknat enligt nu gällande regler skall, enligt arbetsgruppen, inte bli större än vad som kan godtagas. Vad som anses vara godtagbara avvikelser framgår inte.

Samfundets beräkningar tyder på att skillnaderna i ett flertal fall kan komma att överstiga 10 000 kr, vanligen i form av höjningar av förmånsvärdet men i enstaka fall även i sänkande riktning.

— — —

På grundval av det ovan anförda och i jämförelse med utfallet av andra schablonregler inom inkomstbeskattningen måste skillnaden mellan förmånsens faktiska värde och schablonberäkningen anses vara av väsentlig storlek. Samfundet anser inte att skillnaderna är godtagbara.

Enligt samfundets mening är det inte någon acceptabel lösning att enbart minska den andel av nybilspriset som läggs till grund för förmånsbeskattningen eftersom skillnaderna mellan enskilda skattskyldiga kvarstår, skillnader som kan uppgå till väsentliga belopp.

I sammanhanget vill samfundet peka på att tillgängliga uppgifter om tjänstebilsinnehavare tyder på att förslaget hårdast kommer att drabba dem som uteslutande använder bilen i tjänsten, särskilt de som på grund av långa körsträckor eller annan orsak, t. ex. behov av lastutrymme, måste hålla sig med en förhållandevis stor tjänstebil. Å andra sidan kan vissa förmånstagare som i huvudsak använder bilen för privat körning få betydande skattelindringar. Dessa effekter kan, som framhållits ovan, inte stå i överensstämmelse med de principer som ligger till grund för förmånsbeskattning eller lagstiftarens tidigare intentioner.

Vad särskilt angår kopplingen till nybilspriset året före beskattningsårets ingång och förhållandet att den procentsats efter vilken förmånsvärdet beräknas sänks först efter tre år har flera remissinstanser ställt sig kritiska.

Kammarrätten i Jönköping, länsstyrelsen i Kristianstads län, Bilindustri-föreningen, Företagens uppgiftslämnardelegation, KAK, Motormännens riksförbund, LRF, Sveriges redovisningskonsulters förbund, Skattebetalarnas förening och Skånes handelskammare anser i huvudsak att det ligger en orättvisa i att förmånshavare som inte har senaste årsmodell får betala för förbättringar på denna modell som de inte kommer i åtnjutande av. Flertalet av dessa instanser och Finansbolagens förening hävdar att förmånsberäkningen bör baseras på bilens ursprungliga pris. Skattebetalarnas förening uttalar att det vore enklare att basera värderingen på arbetsgivarens faktiska kostnad för bilen. Stockholms handelskammare gör gällande att en skatteskärpning uppkommer genom att 30-procentschablonen skall gälla för de tre senaste årsmodellerna medan enligt gällande regler förmånsvärdet sjunker redan efter två år.

RSV uttalar i denna fråga följande.

RSV är dock medvetet om att det kan uppstå svårigheter med att fastställa nybilspris för bilmodeller som inte längre saluförs eller för vilka något "rikspris" inte anges i relevanta prislistor pga. att modellen säljs i mycket få exemplar. En metod bör utarbetas för beräkning av jämförbart nybilspris. Metoden bör kunna vara mycket schabloniserad. Förmånsbilarna domineras volymmässigt av ett relativt fåtal modeller varför en sådan beräkningsgrund får begränsad tillämpning.

Arbetsgruppens förslag till jämningsmöjligheter av förmånsvärdet har i stort lämnats utan erinran.

RSV anför:

Enligt förslaget skall det ankomma på *RSV* att ge närmare anvisningar för jämkning av förmånsvärdet. *RSV* instämmer däri. Enligt *RSV*'s bedömning bör jämkning av förmånsvärdena

göras endast för extrema undantagsfall. Nuvarande jämningsgrunder bör reduceras och inte utvidgas. Att, såsom angetts i förslaget, jämka vid längre tids sjukdom torde bli akutellt i så få fall att det bör åligga arbetsgivaren att lösa problemet på annat sätt. En jämkning förutsätter i detta fall att varken den anställde eller någon familjemedlem under sjukdomstiden kan disponera bilen.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför:

I föreslagen lydelse av anvisningarna till 42 § KL anges att förmånsvärdet får jämkas uppåt eller nedåt när synnerliga skäl föreligger. Enligt promemorian skall avvikelse från förmånsvärdet göras endast i extrema undantagsfall. Länsstyrelsen anser att den föreslagna texten innebär alltför stor restriktivitet och bör ändras så att en mer liberal värdering blir möjlig i de fall förslaget värde förefaller uppenbart obilligt.

Länsstyrelsen önskar också att en möjlighet till jämkning skall finnas för de fall då bilen används i stor utsträckning för resor i tjänsten. Bilindustri-föreningen, Föreningen auktoriserade revisorer och Motormännens riksförbund uttalar sig också för att möjlighet till jämkning vid kort körsträcka skall finnas.

Länsstyrelsen i Kristianstads län anser att kostnaderna för extrautrustning bör beaktas vid förmånsvärderingen om de överstiger 15 procent av nyanskaffningspriset för grundmodellen. Sveriges redovisningskonsulters förbund anser att beloppsgränsen bör vara ett basbelopp.

Bilindustriföreningen och Motorbranschens riksförbund anser att en jämningsmöjlighet bör finnas för den som tvingas använda dyrare bil än han normalt skulle ha.

Motormännens riksförbund anför:

I fråga om jämkning på grund av bilens ålder föreslår M, framförallt med hänsyn till att kapitalkostnaderna minskar med bilens ålder, att det ursprungliga för bilen fastställda förmånsvärdet minskas med fyra procentenheter om bilens årsmodell är äldre än ett år, åtta vid två år, 12 vid tre år osv. dock med högst 24 procentenheter.

Beträffande de särskilda reglerna för fåmansföretag anför RSV:

I promemorian anges vidare att "De särskilda reglerna rörande fåmansföretag bör inte ändras". Beräkningsgrunderna för nu gällande regler är dock sådana att de måste justeras om den föreslagna värderingsmodellen genomförs. Schablonregeln för beräkning av lyxbilstillägg innebär att förmånsvärdet enligt prisklass höjs med vissa belopp. Enligt RSV bör den i 42 § KL angivna grunden för beräkning av förmånsvärde dock vara oförändrad. De nya reglerna måste därför, genom anvisningar från RSV, kompletteras med nya schablonregler för beräkning av lyxbilstillägg i dessa fall.

SAF och Sveriges industriförbund samt SHIO-Familjeföretagen anser att de särskilda reglerna för fåmansföretag bör slopas.

De i huvudsak administrativa konsekvenserna för arbetsgivarna av förslaget har lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Bland dem som utvecklat sin mening går uppfattningarna isär.

Statskontoret anför:

Den i promemorian föreslagna värderingen av förmånsbil utifrån en procentsats av nybilspriset året före beskattningsåret innebär enligt statskontoret att värderingen görs betydligt enklare och inte alltför betungande för arbetsgivarna. För arbetsgivarna blir det med den föreslagna värderingsprincipen dessutom enklare än idag att beräkna arbetsgivaravgiften för bilförmånen.

Företagens uppgiftslämnardelegation anför:

Värderingsförfarandet i förslaget ställer enligt vår mening större krav på arbetsgivarna (uppgiftslämnarna) än vad dagens system gör. Det kan vara administrativt svårare att hålla reda på 30 % av nybilspriset året före beskattningsåret än en prisklass. Detta blir speciellt märkbart om företaget haft en mängd olika bilar under året, om dessa innehafts under ett varierande antal dagar och dessutom varit av olika märken.

Enligt förslaget blir företagen tvungna att *beräkna* förmånen. Dagens system kräver enbart en redovisning av rena faktauppgifter.

Det ställer oskäligt höga krav på företagens personaladministrativa system att månad för månad hålla reda på eller beräkna ett förmånsvärde per bil. Företagen kan komma att bli besvärade med att hålla ordning på en otal mängd månadsbelopp, beroende på hur vagnparken ser ut.

— — —

Om en värdeuppgift enligt förslaget ändå övervägs bör denna enligt vår mening fastställas i god tid inför ett nytt inkomstår för att kunna tjäna som underlag för en likformig redovisning avseende såväl källskatt som arbets-

givaravgift. Värdeuppgiften skall således ha en kontinuerlig karaktär av *slutligt* värde vad gäller företagens uppgiftsskyldighet. Riksskatteverket torde t. o. m. behöva bistå företagen med *slutliga* månadsbelopp. Detta behövs för att minimera det administrativa krångel vi redovisat. Dessutom behövs det för att undvika oklarheter hos företagen, i synnerhet med tanke på de tidsbrister som redan i dag uppstår hos företagen för att hantera de månadsvisa uppbördsdeklarationerna.

SAF och Sveriges industriförbund anför:

I promemorian föreslås att arbetsgivaren skall ange bilförmånens värde på kontrolluppgift samt även innehålla preliminär skatt. Arbetsgivaren skall också enligt förslaget varje månad redovisa arbetsgivaravgifter även på bilförmåner. Detta innebär en inte oväsentlig utökning av arbetsgivarens uppgiftslämnande. Om denna ytterligare belastning på arbetsgivarna införs förutsätter vi att arbetsgivarens redovisning underlättas av klara och lättillämpade regler. En värdering med procentschablon kräver t. ex. lättillgängliga förmånsvärden/priser för de olika grundmodellerna.

SHIO-Familjeföretagen anför:

För företagets del innebär de föreslagna reglerna att preliminär skatt och arbetsgivaravgifter för bilförmåner skall erläggas månadsvis vid den samordnade uppbörden i stället för som nu vid den sista uppbördsdeklarationen för utgiftsåret.

Detta medför att företagen belastas med ett ytterligare uppgiftslämnande vid varje uppbördstillfälle. Förändringen kan synas vara liten, men företagets samlade uppgiftslämnande är redan så stort att varje ytterligare belastning i detta avseende måste avvisas om det inte föranleds av mycket starka skäl. Sådana skäl saknas i detta fall.

Till detta kommer att företagen blir belastade likviditetsmässigt genom att avgifter och skatter måste redovisas månadsvis, dvs vid en tidigare tidpunkt än för närvarande. Den sammantagna likviditetsindragningen för företagen på grund av denna förändring är betydande.

SRF anför:

Det nu framlagda förslaget medför att redovisningen av bilförmån avsevärt förenklas vilket är helt nödvändigt om arbetsgivaren skall kunna på ett riktigt sätt fullgöra sina skyldigheter ifråga om kontrolluppgift, preliminär skatt samt arbetsgivaravgift. Förslaget innebär även att preliminär skatt samt arbetsgivaravgift skall månatligen betalas på förmånsvärdet. Hittills har preliminär skatt icke alls uttagits på förmånen samt har arbetsgivaravgift erlagts vid sista uppbörden för året. Om förslaget följs kommer företagets likviditet att påverkas och också medföra en ökad räntekostnad för dem.

8 Övrigt

Statskontoret, Bilindustriföreningen, KAK, LRF, SAF och Sveriges industriförbund, Svenska revisorsamfundet, SHIO-Familjeföretagen, Sveriges redovisningskonsulters förbund och Stockholms handelskammare framhåller värdet för arbetsgivaren av systemet med tjänstebilar. Instanserna pekar främst på att systemet medför att arbetstagaren har tillgång till en

driftsäker bil med god arbetsmiljö som är representativ och kan användas i företagets marknadsföring. Det görs också gällande att systemet ger lägre kostnader för företagen än andra alternativ. SHIO-Familjeföretagen pekar på att arbetsgruppens förslag kan stimulera förmånshavaren att utnyttja bilen så mycket som möjligt och att detta kan komma att förändra arbetsgivarnas benägenhet att tillhandahålla förmånsbil.

Med utgångspunkten att arbetsgruppens förslag kan leda till ett minskat antal förmånsbilar eller mindre, billigare sådana, framhåller Bilindustriförbundet, KAK, Motormännens riksförbund, TCO, Sveriges redovisningskonsulters förbund, SIF, NTF, Förbundet Sveriges handelsrepresentanter, Skånes handelskammare, Stockholms Handelskammare och Finansbolagens förening att detta sannolikt leder till en försämrad arbetsmiljö för de berörda och har en ogynnsam inverkan på trafiksäkerheten i allmänhet.

Med samma utgångspunkt framhåller Bilindustriförbundet, LO, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, SAF och Sveriges industriförbund, SHIO-Familjeföretagen, TCO, SIF, Skånes handelskammare, Stockholms Handelskammare och Finansbolagens förening att förslaget kan få allvarliga konsekvenser för den svenska bilindustrin och sysselsättningen i motorbranschen i stort. Statskontoret anser att konsekvenserna av förslaget för bl. a. bilindustrin bör belysas. SIF anför i denna fråga bl. a. följande.

Av det totala antalet nyregistreringar i Sverige är ca 40 % eller drygt 100 000 bilar s. k. företagsbilar dvs sådana som är föremål för förmånsbeskattning. Av detta svarar Volvo och Saab tillsammans för knappt 50 000 vilket motsvarar nästan hälften av dens försäljning i Sverige.

En nedgång av antalet nyregistrerade förmånsbilar kombinerat med en utveckling mot mindre bilstorlekar skulle alltså slå hårdare mot Volvo och Saab än mot några andra märken på den svenska marknaden. Att Volvo och Saab kommer att drabbas av minskad försäljning om förslaget går igenom är ställt utom allt tvivel. En minskning på ex vis 30–40 %, vilket inte är osannolikt, motsvarar ungefär hälften av den planerade produktionen i Uddevalla eller Malmö.

Effekterna av en sådan kraftig volymminskning kommer att bli omfattande och beröra flera områden.

Den omedelbara effekten av lägre efterfrågan blir minskad sysselsättning hos bilföretagen och underleverantörerna. Hur mycket personal som berörs är för dagen svårt att ange men det kan röra sig om 1 000–2 000 personer.

Även i efterföljande led kommer efterfrågeminskningen att få sysselsättningskonsekvenser ex vis för återförsäljarna vilka kommer att få stora problem. Vissa återförsäljare kommer att få svårt att existera som exklusiva försäljare av de svenska bilmärkena. Om Volvo och Saab får in konkurrenter i sitt återförsäljarnät kommer detta att få allvarliga konsekvenser av långsiktig karaktär.

Den svenska marknaden är både för Volvo och Saab en test och referensmarknad. Det är i Sverige man först introducerar och därmed testar nya modeller. Hemmamarknaden är alltså mer betydelsefull i förhållande till andra marknaden än vad volymen anger.

Bilindustriföreningen, SAF och Sveriges industriförbund framhåller vikten av att beslut med anledning av förslaget fattas snarast.

RSV betonar att nya regler måste träda i kraft senast 1 november om verket skall kunna utfärda anvisningar inför inkomståret 1987.

SHIO-Familjeföretagen anför:

Reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 1987. Utredningen synes inte ha beaktat de vitgående konsekvenserna av förändringen och vad detta kommer att betyda när företag och anställda måste anpassa sig till de nya reglerna. Berättigade krav kommer att framföras om förändringar i löpande anställningsavtal.

De flesta företag leasar sina förmånsbilar med ett flerårskontrakt, ofta på tre år. För dessa innebär de nya reglerna att förutsättningarna för deras åtaganden förändras väsentligt utan att de har möjlighet att anpassa sig förrän leasingperioden går ut.

Också *Skattebetalarnas förening* och *Finansbolagens förening* framhåller att de fleråriga leasingavtalen måste beakts.

