

Motion till riksdagen

1989/90:Sk330

av Göthe Knutson m.fl. (m, fp)

Beskattningen av fåmansföretagares bilförmån

En småföretagare är i dag omgärdad av en uppsjö stoppregler som enligt lagstiftarna är till för att hindra vederbörande att ta ut pengar ur företaget på ett skattemässigt förmånligt sätt. Inte sällan leder denna lagstiftning till orimliga konsekvenser och en direkt straffbeskattning av fåmansföretagsägarna. Ett sådant område gäller beskattningen av bilförmån.

Syftet med den lagstiftning som trädde i kraft den 1 januari 1987 (prop. 1986/87:46) var att förenkla beskattningen av bilförmåner.

De nya reglerna har, för att nå målsättningen med enkelhet, i stor utsträckning utformats med användning av schabloner. Till grund för schablonerna har legat nybilspriser och genomsnittliga privata körsträckor. Gällande procentsats baseras på en privatkörning av 1 000 mil/år.

De nya reglerna har säkert lett till förenklingar för skattemyndigheterna men knappast för ägarna till landets småföretag. De har i stället drabbats hårt av de nya reglerna. I praktiken anser skattemyndigheterna att det råder ett sådant samband mellan företagsledaren/delägaren och bolaget att företagsledaren/delägaren praktiskt taget alltid måste anses ha dispositionsrätt till en företagsbil.

Jämkning nedåt av förmånsvärdet kan ske om absolut hinder att utnyttja bilen finns, t.ex. vid sjukhusvistelse eller om fordonet har sådan fast utrustning eller inredning att det privata utnyttjandet begränsas.

Tolkningen av de nya reglerna får emellertid orimliga konsekvenser då de inte tar tillräcklig hänsyn till om bilen verkligen går att utnyttja privat eller ej eller om privatkörning utgör en mycket liten del av fordonets användning.

Ett exempel på detta är det glasmästeri i Sundsvall med fyra delägare som i samband med skatterevision fick påpekanden för att de inte uppgivit bilförmån. Den lokala skattemyndigheten krävde att företaget skulle betala arbetsgivaravgifter. Därtill kom att delägarna personligen skulle beskattas för 1 200 kr./mån var och en. Detta för s.k. pickuper som man inte använde privat. Samtliga delägare hade egen bil.

Ett annat fall gäller ett företag utanför Stockholm där två delägare kör s.k. servicebilar som är komplett utrustade för underhåll och service. Service som lämnas 24 tim/dygn. Delägarna har alla privata bilar som körs på icke-arbets-tid. Här påför taxeringsmyndigheterna delägarna full förmånsbeskattning trots att bilarna endast används i mycket ringa utsträckning för privat körning.

Detta sker trots att anvisningar för förmånsbeskattning säger att bilarna i huvudsak skall användas för personbefordran för att förmånsbeskattning skall uppstå.

Någon utvärdering av de nya förmånsreglerna avseende beskattningen av fåmansföretagsdelägare har ännu inte gjorts men mycket pekar i dag på att denna grupp sammantaget träffas av en kraftig skattehöjning.

Det behövs en noggrann skattemässig definition av begreppet "lätt lastbil". Man kan bland de bilar som i dag är typregistrerade som lätta lastbilar urskilja två grupper. Den ena gruppen består av personbilar av kombityp som försetts med fästansordningar, lastförskjutningskydd etc. och därefter registrerats som lätta lastbilar. Dessa bilar går ofta, med vissa ombyggnader, att återställa till vanliga personbilar. Den andra gruppen utgörs av bilar som redan från början konstruerats uteslutande för yrkesbruk, t.ex. täckta skåpbilar.

Då lätta lastbilar p.g.a. sin konstruktion, som grundar sig på deras huvudsakliga användningsområde, är betydligt mindre lämpade som privatfordon borde förmånsvärdet inte alls relateras till nybilspriserna oavsett om dessa bilar är försedda med skrymmande eller fast utrustning eller ej. Det är vidare uppenbart att dessa bilar inte används privat i den omfattning som tjänstebilar av personbilskaraktär används. I många fall är det säkert så att lastbilen över huvud taget inte används privat utan att man ofta tvingas att ha en andra bil. I den mån lastbilen används medför detta olägenheter, som man måste ta på grund av rörelsens karaktär, snarare än någon stor förmån. Då bör inte heller någon förmånsbeskattning ske.

Enligt ovan bör således införas ett betydligt lägre schablonbelopp för de lätta lastbilar som används privat. Samtidigt bör man, för t.ex. fåmansföretagare, i bevishänseende inte reservationslöst utgå ifrån att fordonet används privat. Beviskraven för att fordonet enbart används i tjänsten bör åtminstone vara lägre satta än vad som är förhållandet i dag.

Det kan också ifrågasättas om det är rimligt att en lastbil som väger över 3 000 kg inte skall kunna jämkas till ett lägre förmånsvärde än en lättare. Om man utgår från att förmånsvärdet skall återspegla fordonets privatbruksvärde borde detta vara förhållandet snarare än det omvända. Noterbart är också att förmånsvärdet för s.k. lätta lastbilar höjs mer än för andra bilar under 1990.

Till detta skall läggas beskattningen avseende bilförmån för företagsledare eller närstående i fåmansbolag vad gäller bilar äldre än sex år samt s.k. lyxbilar dvs. bilar dyrare än sju basbelopp. Det fyraprocentiga påslaget på schablonen måste betraktas som en diskriminering av denna grupp företagsägare.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ett betydligt lägre schablonbelopp skall införas för lätta lastbilar som används privat,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-

tionen anförts om att skattemyndigheterna inte reservationslöst skall utgå ifrån att ett fordon används privat,

Mot. 1989/90
Sk330

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att beviskraven för att fordonen används i tjänsten skall sättas lägre än vad som är förhållandet i dag,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att lastbilar överstigande tre ton skall kunna jämkas till ett lägre värde,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det procentuella tillägg för fåmansföretagsdelägare som utgår på personbilar äldre än sex år och s.k. lyxbilar skall avskaffas.

Stockholm den 12 januari 1990

Göthe Knutson (m)

Stig Bertilsson (m)

Siw Persson (fp)

Sigge Godin (fp)