

Motion till riksdagen 2005/06:Sk250

av Staffan Danielsson och Jan Andersson (c)

Bilbeskattning för enskilda näringsidkare

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om enklare och lägre bilbeskattning för enskilda näringsidkare och för tjänsteresor i företagen.

Motivering

Sverige har det högsta skattetrycket i världen. Sverige ligger också mycket högt i beskattningen av småföretagen. Även storföretagen betalar mycket skatt men skattesystemet är oftast mera anpassat efter deras behov och möjligheter att kunna reglera skatteregelverket, därtill har den svenska bolagskatten i vart fall tidigare varit rätt konkurrenskraftig.

Däremot gör det heltäckande svenska skattesystemet, där jantelagen och kraven på millimeterrättvisa står i centrum, att Sverige omgärdar de som startar och driver småföretag med mycket krångliga regelverk. Det är en betydande skillnad att ta anställning och helt omfattas av alla skyddssystem vad gäller anställningstrygghet och social- och arbetsmarknadsförsäkringar, gentemot att våga språnget och med hög risk satsa sig själv och sitt eget och upplånade kapital i en ny affärsidé eller i ett eget företag.

Statistiken visar att Sverige ligger dåligt till i nystartandet och drivandet av småföretag, och det är tyvärr inte så konstigt. För t.ex. de som är akademiker är det mycket ovanligt att man startar egna företag, huvudspåret i Sverige är att välja anställningstryggheten. Självfallet är detta ett hedervärt och gott alternativ, men en ekonomi och ett land som vill tillväxa och framgångsrikt utvecklas i konkurrens med omvärlden måste ge förutsättningar för ett expanderande näringsliv med "världens bästa" småföretagsklimat.

Därför erfordras skyndsamt sänkta skatter, enklare regelverk och bättre socialt skyddsnät för de svenska småföretagarna.

Fel! Okänt namn på

Vi vill mot denna bakgrund lyfta behovet av ett förenklat och mer schabloniserat regelverk för den enskilde näringsidkaren på ett konkret område, nämligen beskattningen av bilkostnaderna i företaget och privat.

Genom att in absurdam söka efterlikna reglerna för tjänstebilar har ett system skapats som kräver dagligt förande av körjournal som tar mycket tid och kraft, utan att för den skull utesluta fusk och missbruk. Samtidigt likställs inte företagaren med tjänstebilsreglementet, utan missgynnas i flera avseenden, vilket gör att han eller hon ofta inte kan göra avdrag för de faktiska bilkostnaderna.

Vid en taxeringsrevision har skattemyndigheten en mycket stark ställning gentemot företagaren. Bevisbördan att visa på att bilen inte eller begränsat använts privat åvilar i praktiken företagaren och resultat kan lätt bli flera tiotusentals kronor i eftertaxering samt dryga skattetillägg, även om man in absurdam följer alla regelverk.

Dagens system innebär således orimliga tröskeeffekter, krångel och byråkrati, risk för dryga skattekostnader i efterhand och faktisk avdragsrätt en bra bit under de verkliga bilkostnaderna.

Regeringen bör därför omgående tillsätta en handlingsgrupp som i nära samarbete med näringslivets organisationer och skatteexpertis konstaterar dagens stora ofullkomligheter och föreslår ett enklare och mer schabloniserat system för bilavdragen, som ger företagen full avdragsrätt för sina verkliga bilkostnader. Hellre en generösare behandling av småföretagen än tvärtom, med tanke på det ovan anförda. Och det är för Sveriges skull helt nödvändigt är att frigöra tid och kraft från företagen från byråkrati och krångel till att kunna leda och utveckla sina företag!

Sannolikt bör handlingsgruppen komma fram till att de enklare mer schabloniserade regler som gällde före 1991 års skattereform bör återinföras för företagsbilar som ej eller endast lite används privat. Visserligen kan körjournal i vissa fall behöva användas för bilar som också används privat, men konsekvensen av misstag blir mycket rimligare än i dag. Av förenklings skull bör också en schablon införas som företagaren kan välja i stället för de verkliga kostnaderna. En lämplig nivå som motsvarar den skattefria ersättningen för tjänsteresor är i dag sannolikt ca 35 kr/mil.

Denna ordning bör även gälla för privat ägda bilar som delvis används i näringsverksamheten. Nuvarande regler har dimensionerats utifrån resor till och från arbetet samt merkostnaden för tjänstekörning. Avdragsrätten för resorna till arbetet är ett avsteg från grundprincipen att personliga levnads-kostnader inte är avdragsgilla, och då kan det vara rimligt att avdragsrätten endast omfattar merkostnader. För tjänsteresor och resor i näringsverksamhet är läget annorlunda då det är fråga om kostnader för intäkternas förvärvande och inte personliga levnadsomkostnader. För tjänste- och näringsresor kan arbetsgivaren kompensera med högre ersättning (som lönebeskattas) medan en sådan möjlighet inte finns för egenföretagaren. Om skatteförmåge- och nettovinstbeskattningsprinciperna skall upprätthållas bör den principiella skillnaden mellan kostnader i verksamhet och privata levnadsomkostnader även spegla sig i bilavdragsreglerna.

Fel! Okänt namn på

För tjänsteresor är således bilkostnaden en kostnad för intäkternas förvärvande, och avdraget bör därför höjas från dagens helt otillräckliga nivå till den verkliga kostnaden eller ett schablonbelopp om ca 35 kr/mil. Det är inte korrekt att endast medge avdrag för bilens merkostnader.

Reseavdragen bör höjas mot bakgrund av dagens högre bil- och bränslekostnader till åtminstone 20 kr/mil.

Även en jämförelse inom Norden belägger de ovan lagda förslagen. I dag tvingas många företagare att redovisa bilen privat. Detta ger i Sverige ett schablonmässigt milavdrag med 16 kr/mil, dvs. avdrag medges inte för de faktiska kostnaderna utan endast för de löpande. I både Danmark, Norge och Finland medges i denna situation avdrag med de verkliga kostnaderna på mellan 32 och 35 kr/mil. Den svenska avdragsrätten är alltså till skillnad från våra grannländer långt under de verkliga kostnaderna. Detta innebär att en ren näringsbetingad kostnad inte medges fullt avdrag i Sverige, vilket rimligen står i strid med skatteförmågeprincipen.

Stockholm den 21 september 2005

Staffan Danielsson (c)

Jan Andersson (c)