

Motion till riksdagen

1988/89:Sk354

av Göthe Knutson m.fl. (m, fp)

Beskattningen av 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 per 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. Skattemyndigheterna anser 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 tycks ta någon 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 ett glasmästeri i Sundsvall med fyra delägare. För att kunna köra ut glas från företaget äger man tre s.k. pickuper. I samband med skatterevision har nu den lokala skattemyndigheten slagit ned på att delägarna inte uppgivit bilförmånen. För de tre pickuperna skall nu företaget betala arbetsgivaravgifter. Därtill kommer att delägarna personligen skall beskattas för 1 200 kr./månad var och en. Detta för företagsbilar de inte använder privat. Samtliga delägare har 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 timmar/dygn. Delägarna har alla privata bilar som körs på icke-arbets tid. Här påför taxeringsmyndigheten delägarna full förmånsbeskattning trots att bilarna endast används i mycket ringa utsträckning för privat körning.

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 fästånordningar, lastförskjutningsskydd 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 acceptera p.g.a. 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.

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.

För att komma tillrätta med de ovan påtalade bristerna i gällande lagstiftning bör följande åtgärder vidtas:

1. att ett betydligt lägre schablonbelopp för lätta lastbilar som används privat införs,
2. att skattemyndigheterna åläggs att inte reservationslöst utgå ifrån att ett fordon används privat,
3. att beviskraven för att fordonet används i tjänsten sätts lägre än vad som är förhållandet i dag,
4. att lastbilar överstigande tre ton skall kunna jämkas till ett lägre förmånsvärde än en lättare och
5. att det procentuella tillägg som utgår på personbilar äldre än sex år och s.k. lyxbilar avskaffas.

Hemställan

Mot. 1988/89

Sk354

Med stöd av ovan hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om beskattningen av bilförmån för rörelseidkare och närstående i fåmansföretag.

Stockholm den 23 januari 1989

Göthe Knutson (m)

Stig Bertilsson (m)

Ulla Orring (fp)

Sigge Godin (fp)

Isa Halvarsson (fp)

Lars De Geer (fp)