

Nr 499

Av herrar **Fälldin** och **Gustafsson** i Kårby, *angående avdrag vid beskattningen för hållande av bil i tjänsten, m. m.*

Bilismens utveckling har medfört vissa problem på beskattningens område. Sålunda måste vid taxeringen tagas hänsyn till om vederbörande är pliktig använda egen bil i tjänsten, om resa till och från arbetet företages i egen bil, om inkomsttagaren har tillgång till av företaget tillhandahållen bil för personligt bruk, om han använder egen bil både för eget företags räkning och för privat bruk o. s. v. Det är givetvis angeläget att bestämmelserna härför anpassas efter utvecklingen och att olika fall, då avdrag bör medgivas, bedömes från likartade utgångspunkter. Så är emellertid icke fallet, varför en utredning bör företagas i syfte att skapa likartade bedömningsgrunder.

Till statsanställda utgår ersättning för i tjänsten använd egen bil i förhållande till den årliga körlängden. För upp till 500 körmil/budgetår är ersättningen 39 öre/km, för 500—1 500 körmil/budgetår 22 öre/km och för ytterligare körmil/budgetår 18 öre/km i de fall bilens tjänstevikt ej uppgår till 1 100 kg. Om bilens tjänstevikt är större, utgör nämnda ersättningsbelopp 55, 31 resp. 25 öre/km. Den ersättning, som statsanställd uppburit för användandet av bilen, behöver ej upptagas i självdeklarationen utan är att betrakta som helt avdragsgill.

Detta gäller emellertid inte för anställd i enskild tjänst även om ersättningen uppbäres efter samma grunder. Avdrag beviljas inom vissa gränser efter redovisade faktiska kostnader och gjorda avskrivningar enligt plan. Detta medför bl. a. ett omfattande arbete vid taxeringen. Bärande skäl har heller icke förebragts för denna kategoriklyvning. Om staten — utan erinran från riksdagen — för sina egna anställda fastställt en enkel och klar norm för avdrag för kostnader för användande av egen bil i tjänsten, bör denna norm kunna godtagas även beträffande dem, som är anställda i enskild tjänst. Självfallet kommer icke i fråga att staten skall föreskriva efter vilka grunder bilersättning i förekommande fall skall utgå för de i enskild tjänst anställda. Om avdrag regelmässigt medgives med den faktiskt uppburna ersättningen, dock högst med belopp motsvarande den ersättning vederbörande skulle ha erhållit om han varit anställd i statens tjänst, skulle emellertid den likartade bedömningsgrunden uppnås liksom en betydande förenkling vid taxeringen. Vi vill emellertid ifrågasätta om skäl numera föreligger i något fall, vare sig det gäller av staten utbetald ersättning eller av taxeringsmyndigheterna beviljat avdrag, att skilja mellan *Bihang till riksdagens protokoll 1960. 4 saml. Nr 499—507*

större och mindre bil. Denna fråga bör särskilt prövas vid den utredning av här berörda spörsmål, som enligt vår mening bör företagas.

I de fall egen bil användes för färd till och från arbetet gäller andra principer i fråga om avdragsrätten. Avdrag brukar beviljas med kr. 1: 70 per mil, därest avståndet till arbetsplatsen uppgår till minst en mil och tidsvinsten till minst 1½ timme. När bilen användes i och för arbetets fullgörande måste avdraget bedömas med utgångspunkt från att bilen anskaffats för detta ändamål och att de fasta kostnaderna måste anses vila på denna användning. För färd till och från arbetet kan inte ett sådant betraktelsesätt regelmässigt tillämpas. Visserligen förekommer fall, exempelvis på grund av invaliditet eller då annan kommunikationsmöjlighet helt saknas, då användandet av bil för färd till och från arbetet är en tvingande nödvändighet. I sådana fall bör emellertid undantag göras från den vanliga regeln och ett generösare avdrag medges, exempelvis efter de grunder som gäller för bilersättning till statsanställda.

Nämnda avståndskrav, en mil, kan med den allmänna användning bilen numera fått som fortskaffningsmedel icke anses befogat. Det kan också ifrågasättas om det är befogat att ha såväl en avståndsgräns som en tidsvinstgräns vid bedömningen av denna avdragsrätt. Taxeringen skulle förenklas om man endast behövde ta hänsyn till den ena av dessa faktorer. Med den utveckling motorismen nu undergår och särskilt med hänsyn till klimatförhållandena i vårt land bör övervägas en sänkning av nämnda krav, varigenom i mycket stor utsträckning avdragsregler för annat fordon än bil skulle kunna onödiggöras. Om avdrag för färd med bil och avdrag för färd med s. k. kollektivt fortskaffningsmedel bleve de enda förekommande, skulle taxeringsarbetet förenklas avsevärt och därmed kunna inriktas på mera angelägna uppgifter.

Även grundvärderingen av anställds förmån att för personligt bruk nyttja bil, som ägs av arbetsgivaren-företaget, bör bli föremål för prövning. På detta område får ofta s. k. skönstaxering tillgripas, vilket inte kan anses tillfredsställande. Rimligen borde sådan förmån värderas efter den grund, som gäller för avdrag för färd med egen bil till och från arbetet. Vidare har taxeringen av kostnader för bil, som av företagare användes för såväl företagets räkning som för personligt bruk, visat sig erbjuda svårigheter. Sådan användning av bil för företagets räkning sammanfaller närmast med anställds hållande av bil i tjänsten och användningen för personligt bruk närmast med användningen för färd till och från arbetet. Det torde icke erbjuda svårigheter att med ledning därav ernå en skälig och enkel fördelningsgrund.

Vi syftar sålunda till att få till stånd två enhetliga taxeringsregler för värdering av bilkostnad och bilanvändning — en då bilen användes i och för produktion och arbete samt en då bilen användes för mera personligt bruk.

I detta sammanhang vill vi även understryka den betydelse, som vissa av

dessa spörsmål har ur lokaliseringssynpunkt. Samhället bör för den skull ådagalägga en relativt generös bedömning. För många bygder har bilismen medfört nya möjligheter att stärka och bevara befolkningsunderlaget. Det är av vikt att i den rörlighet på arbetsmarknaden, som nu betonas av arbetsmarknadsmyndigheterna, ingår en lokal rörlighet. Kan vederbörande friställde erhålla nytt arbete på sådant avstånd att han med utnyttjande av bil kan bo kvar på orten, besparas samhället utgifter för flyttningsbidrag, beredskapsarbeten o. d. Därjämte är det ur familjesociala skäl oftast att föredraga, om man kan undgå den omställningsprocess, som flyttning till annan ort kan innebära. Vid utredning av här berörda skatteavdrag bör hänsyn tagas till dessa lokaliserings- och sysselsättningspolitiska synpunkter.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av grunder för beräkning av avdrag vid beskattningen för kostnad för hållande av bil i tjänsten och för bil, som användes för färd till och från arbetet, m. fl. därmed sammanhängande spörsmål i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 27 januari 1960

Thorbjörn Fäldin

Einar Gustafsson

i Kärby