

Nr 925

Av herrar **Tistad** och **Wirtén**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 29, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370).

(Lika lydande med motion nr 1056 i Andra kammaren)

I proposition nr 29 föreslås ändrade regler för beräkning av avdrag vid inkomsttaxeringen för bilkostnader vid resor mellan bostad och arbetsplats.

När frågan om förbättring av de skattskyldigas möjligheter till avdrag för sådana kostnader aktualiserades genom motioner vid 1967 års riksdag, uttalade bevillningsutskottet bl. a. att riksskattenämndens anvisningar rörande bilkostnadsavdrag innebar en diskriminering av i synnerhet sådana skattskyldiga som är bosatta på ett större avstånd från arbetsplatsen och som inte har tillgång till eller på grund av sina arbetsförhållanden saknar möjlighet att använda reguljära trafikmedel. Inte minst fann utskottet den reduktion av bilkostnadsavdraget, som enligt nämndens anvisningar bör ske i fråga om körsträckor överstigande 1 000 mil, ofta leda till alltför kraftiga begränsningar av bilkostnadsavdragen.

Det nu framlagda förslaget — som initierats genom riksdagsbehandlingen 1967 — utgår från antagandet, att genomsnittet av de skattskyldiga som är berättigade till bilkostnadsavdrag har en årlig ressträcka mellan bostad och arbetsplats av 1 000 mil samt en årlig privatkörning av 1 300 mil. På grund härav föreslås, att de årsbundna kostnaderna för hållande av bil skall få dras av med vad som motsvarar $\frac{1}{2\,300}$ av varje körd mil intill 1 000 mil.

Med tillämpning av de principer som föreslås i propositionen kan den avdragsgilla bilkostnaden i nuvarande pris- och kostnadsläge beräknas till 3 kr. för mil intill 1 000 mil och 2 kr. för mil för körsträckor därutöver.

Antagandet om en årlig privatkörning av 1 300 mil grundas på en enkätundersökning år 1966 bland statstjänstemän som haft medgivande att använda egen bil för tjänsteresor. Materialet i undersökningen har inte redovisats på sådant sätt att man får uppgifter om spridningen, tjänstemännens löneställning och tjänsteresornas frekvens. Det kan därför starkt ifrågasättas, om resultatet av undersökningen utan vidare är tillämpligt på skattskyldiga som är berättigade till ersättning för bilresor mellan bostaden och arbetsplatsen. För det första är det osannolikt att den undersökta gruppen statliga befattningshavare är representativ för genomsnittet av ifrågasvarande skattskyldiga. För det andra måste beaktas att utrymme för privatresor är högst

olika, om bilen endast används för tjänsteresor eller om den nyttjas för dagliga resor till och från arbetsplatsen. I senare fallet står den ju i regel uppställd på arbetsplatsen eller i dess närhet under arbetstiden och kan då inte disponeras av övriga familjemedlemmar. Slutligen bör beaktas att en statstjänsteman, som använder sin bil för tjänsteresor, mycket ofta torde bruka den också för dagliga resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Det framgår ej om sistnämnda resor vid undersökningen räknats som privatresor. Om så skett, synes resultatet av undersökningen vara helt missvisande i nu förevarande sammanhang.

Sannolikheten talar för att en person, som använder egen bil för resor mellan bostaden och arbetsplatsen, i allmänhet utnyttjar bilen för privatkörning i väsentligt mindre omfattning, om han har lång väg att färdas till arbetsplatsen än om denna ligger närmare bostaden. Även om man är beredd att acceptera ett antagande att den som har en årlig ressträcka mellan bostad och arbetsplats av upp till 1 000 mil i genomsnitt kör 1 300 mil privat, synes det vara realistiskt att antaga att privatkörningen vid längre årliga ressträckor mellan bostad och arbetsplats genomsnittligt är mindre än 1 300 mil. Också en person, som huvudsakligen håller sig med bil för sina resor till och från arbetet, utnyttjar dock alltid bilen till någon del för ren privatkörning. Om man uppskattar minimisträckan för privatkörning till 600 mil om året, synes man kunna grunda en schablonersättning på antagandet, att den totala körsträckan för år i genomsnitt inte överstiger 2 300 mil, så länge den årliga ressträckan mellan bostaden och arbetsplatsen inte överstiger 1 700 mil.

Med utgångspunkt härifrån anser vi det vara skäligt, att avdrag för årsbundna kostnader medges med $\frac{1}{2\,300}$ av årskostnaderna för varje körd mil intill 1 700 mil (i stället för 1 000 mil enligt propositionen). Med en sådan ändring av den i propositionen föreslagna schablonen erhålles en bättre täckning av de årsbundna kostnaderna för färdsträckor mellan bostaden och arbetsplatsen vilka ligger mellan 1 000 och 1 700 mil för år. Detta synes stå i god överensstämmelse med bevillningsutskottets ovan återgivna uttalande av år 1967.

Med hänvisning till det anförda får vi hemställa,

dels att riksdagen vid behandling av proposition nr 29 måtte beakta vad i motionen anförts,

dels att bevillningsutskottet måtte utarbeta förslag till erforderlig ändring av den i propositionen intagna författningstexten.

Stockholm den 18 mars 1969

Eskil Tistad (fp)

Rolf Wirtén (fp)
