

Bilägares beskattning

Av taxeringskontrollant Eric Sjölin

I olika sammanhang har den senaste tiden frågan om bilägares taxering tagits upp till diskussion. Det har därvid närmast gällt, hur stora inkomster en person kan antagas måst ha haft för att ha ekonomisk möjlighet att hålla sig med bil enbart för nöjes skull.

En annan fråga i detta sammanhang, som nog också vore förtjänt av litet uppmärksamhet, är hur stora bilkostnader en person, som behöver bilen i sin verksamhet, kan anses vara berättigad få göra avdrag för vid taxeringen.

Det bör kanske först framhållas, att det uppenbarligen är mycket svårt att komma fram till någon absolut rättvisa härvidlag. I en del fall göres i praxis så, att ett skäligt belopp beräknas belöpa på privatbruket av bilen utan någon egentlig fördelningsgrund medan i andra fall de totala bilkostnaderna inklusiva värdepapperskostnadsavdrag och fasta utgifter fördelas efter antalet körda mil å ena sidan i rörelsen eller i tjänsten och å andra sidan privat. För mindre inkomsttagare, som kan antagas icke ha haft bil därest denna icke varit nödvändig i deras verksamhet, torde den sistnämnda metoden lämna det rättvisaste resultatet. Det bör här observeras att de skattskyldiga själva ofta anse sig endast böra fördela de rena driftskostnaderna. Då ju emellertid bilen slites förhållandevis lika mycket under privatkörningen torde det vara självklart att även värdepapperskostnadsavdraget och reparationskostnaderna skola slås ut på den totala körsträckan medan det däremot nog kan diskuteras om man bör handskas på samma sätt med de fasta kostnaderna, som äro oberoende av antalet körda mil, såsom skatt, försäkring och garage. Jag

tycker nog dock att man bör fördela samtliga kostnader då det i alla fall blir en förhållandevis ringa summa vederbörande får stå för själv i jämförelse med den stora förmånen att kunna få disponera egen bil.

Vad som emellertid vid en sådan fördelning av kostnaderna vållar de största stridigheterna är beräkningen av hur många mil vederbörande kört privat; att bestämma den totala körsträckan brukar som regel vara lättare då man ju här i nödfall kan gå efter bensinförbrukningen. Det är nog så, att bilägaren oftast bedömer sin privata körning allt för lågt. Erfarenheten visar, att om en person har tillgång till bil så användes den också vid en mängd privata små förrättningar, som tillsammans antagna representera en ganska betydande vägsträcka. Det torde få anses åvila den skattskyldige att prestera sådan bevisning (t. ex. genom körjournal) att hans uppgifter kan godtagas. I annat fall synas taxeringsmyndigheterna böra ta vederbörandes påståenden med en stor nypa salt och jag tror man kan våga påstå, att det är i sällsynta undantagsfall, som någon kör mindre än 300 mil privat per år.

För större inkomsttagare med relativt stor privatkörning ligger problemet enligt min mening litet anorlunda till. Låt oss exempelvis antaga, att vi ha en affärsman med en inkomst på c:a 25 000 kr. Han har under året kört sammanlagt 4 000 mil, varav 1 000 privat. Vi anse oss kunna godtaga denna uppdelning och likaså den totala bilkostnaden, som vederbörande har uppgivit till, låt oss för enkelhetens skull säga, 4 000 kr. Om dessa kostnader fördelas efter antalet körda mil skulle sålunda på privatbruket komma 1 000 kr.

Vi jämföra nu vår affärsman med

en tjänsteman med en inkomst på c:a 12 000 kr, som håller sig med bil enbart för privat bruk. Sådana finns det numera faktiskt rätt gott om. Vad kostar det honom att köra 1 000 mil om året? Ja, man får väl räkna med åtminstone 2 000 kr, troligen mera.

Vi finner alltså, att en affärsman, som behöver bil i sin rörelse och det tycks nästan alla behöva numera, kan köra privat 1 000 mil för 1 000 kr. medan tjänstemannen med den betydligt lägre inkomsten måste för samma körsträcka betala 2 000 kr. Beloppen äro kanske icke direkt jämförbara då i detta exempel den förstnämndes kostnader nog i realiteten ligger något högre men att affärsmannen åker sina 1 000 mil betydligt billigare än tjänstemannen torde vara ostridigt.

Frågan är då om detta kan anses riktigt. Att det icke är rättvist torde väl knappast behöva utsägas. Men skall verkligen affärsmannen få avdrag för så stora kostnader som i exemplet antagits?

Det hävdas, att eftersom på vederbörandes körning i rörelsen belöper så stora kostnader så måste han också vara berättigad erhålla avdrag för dessa. Men är det så alldeles säkert att dessa kostnader måste anses belöpa på rörelsen? Kan man icke med visst fog våga påstå, att en affärsman med 25 000 kronors inkomst och som kör privat 1 000 mil om året hade haft bil även om denna icke varit nödvändig i rörelsen? Svaret på den frågan måste enligt min mening bli jakande. Men om man alltså kan påstå, att en person i ett visst inkomstläge och med en viss privat körsträcka under alla omständigheter hade haft bil torde det vara rimligt, att vad det normalt kostar att köra denna sträcka för en privatperson också för affärsmannen bör betraktas som en privatutgift. Först de kostnader, som överstiga denna normalkostnad kan anses föranledda av rörelsen och sålunda vara avdragsberättigade. I vårt exempel skulle så-

lunda avdrag endast medgivas för 2 000 kr.

Det bör framhållas, att detta egentligen icke är något principiellt nytt inom beskattningen då man som bekant redan bedömer avdragsgillheten för telefonkostnader efter sådana grunder. Sålunda anses en person i ett visst inkomstläge ha haft telefon även om han icke av tjänsten eller rörelsen tvingats ha sådan och han vägras därför avdrag för grundavgiften enligt lägsta taxan. Även när det gäller arbetsrum i bostaden går man efter ungefär samma linjer. Man förnekar som regel icke att vederbörande arbetar hemma och att han har behov av ett arbetsrum men man anser icke att detta medfört några merkostnader och följaktligen vägras avdrag.

Jag kan icke finna någon rimlig anledning till att icke samma principer skulle vara tillämpliga på bilägare. Man har för övrigt redan gjort det när det gäller värdeminskingsavdragen där ju sådana icke medgivas på allt för höga inköpspriser utan endast på skäligen värden. Här bortser man således från den faktiska utgiften och bedömer en del av den som privatutgift.

Var sedan gränserna skall dragas kan naturligtvis diskuteras och det lär väl bliva svårt att binda sig för några fasta sådana. Personligen tycker jag nog att de kan sättas betydligt lägre än vad jag gjort i mitt exempel, åtminstone vad beträffar körsträckan. Men det bör icke vara så oerhört mycket svårare att avgöra om en person kan antagas ha haft bil för privat bruk än vad det är att resolvera att en person, som förtjänar 8 000 kr, hade haft telefon eller att en professor hade hyrt en 6- eller 7-rumslägenhet oavsett om han behöver ett arbetsrum eller ej.

Jag vet icke om de här av mig skisserade bedömningsgrunderna tillämpas på något håll men det skulle vara intressant att höra vad skatteexpertisen har att säga i frågan.