

SKATTENYTT

OFFICIELLT ORGAN FÖR TAXERINGSNÄMNSORDFÖRANDENAS RIKSFÖRBUND

Nr 11 1978

Nya vägar för värdering av bilförmån¹

Av bitr skattedirektör Lars Malmberg och avdelningsdirektör John Larsson

Att värderingen av sk bilförmåner under många år vållat både taxeringsmyndigheter och skattskyldiga stora problem torde vara känt sedan länge. Under det senaste året har framskyttat att denna beskattningsfråga även skulle ha medfört problem för bilindustrin och bilbranschen samt i övrigt givit upphov till farhågor hos många tjänstebilsinnehavare om vilka ekonomiska konsekvenser som kan bli följden. Den direkta anledningen till den senaste tidens "oro" är 1977 års riksdagsbeslut om delvis nya regler för värdering av sk bilförmåner samt RSVs föreskrifter i samma ämne. Den indirekta orsaken torde däremot få tillskrivas den kraftiga ökningen av antalet sk förmånsbilar, dvs bilar som i första hand är avsedda för den anställdes privata bruk. Att denna ökning i sin tur till stor del kan ha berott på de tidigare värderingsnormerna är vidare en naturlig följd av det samband som i regel råder mellan skatteregler och den skattskyldiges val av handlingsalternativ. Några egentliga uppgifter om antalet bilförmåner finns dock inte. Att utvecklingen varit den som ovan beskrivits får dock anses styrkt av det faktum att nyregistreringarna under senare år i mycket stor omfattning skett på juridiska personer, ca 40—45 %. Enbart leasingmarknaden kan idag beräknas uppgå till ca 60—80 000 bilar. Gissningsvis torde man kunna påstå att antalet skattepliktiga bilförmåner snarare över- än understiger 200 000. Även andra faktorer har haft betydelse för denna utveckling, nämligen — *arbetsgivaravgifterna*, dvs att lön i form av bilförmån inte belastas med sådana avgifter. Förslag har dock framlagts av företagsskatteberedningen med

¹ RSV Dt 1978:10.

innebörd att i avgiftsunderlaget skall inräknas ett förmånsvärde beräknat efter 1 000 mils privatkörning. Regeln har föreslagits gälla fr o m 1980.

— *finansieringen*, dvs genom att låta företaget stå för inköp eller leasingavtal slipper den anställde binda kapital. Vid leasing behöver inte heller företaget binda eller låna upp kapital samtidigt som man på förhand kan beräkna de ekonomiska konsekvenserna.

Ny lagstiftning

Före 1977 års beslut saknades direkta lagregler för hur bilförmåner skulle beskattas. Däremot lämnade dåvarande riksskattenämnden alltsedan 1962 liksom senare RSV anvisningar för bl a värderingen.

I avsaknad av närmare lagregler grundades dessa anvisningar i stället på den allmänna bestämmelsen i 42 § KL om ortens pris osv. Anvisningarna innebar bl a att förmånsvärdet beräknades utifrån bilens prisklass och den årliga körsträckan för privat bruk. De schablonvärden som angavs i anvisningarna motsvarade i stort sett vad det skulle ha kostat att äga och köra bilen själv. Anvisningarna innehöll även vissa sk presumtionsregler för de fall det inte lämnades en godtagbar uppgift om privat användning.

De sålunda tillämpade principerna kan sägas i stort sett ha godtagits av lagstiftaren. I lagtexten dvs 42 § KL, anges dessutom en lägsta generell körsträcka för privat bruk på 1 000 mil om det inte görs sannolikt att körsträckan är kortare. Vidare föreskrivs att RSV årligen skall lämna föreskrifter för tillämpningen av dessa bestämmelser. Sådana föreskrifter kan ses som lagstiftarens förlängda arm i och med att de blir bindande för skattemyndigheterna och då även för skattedomstolarna. En annan följd av 1977 års beslut är att den med fog kritiserade minimiregeln för företagsledare i fåmansföretag togs bort. Minimiregeln innebar att förmånsvärdet för dessa personer i de fall de utnyttjat eller kunnat utnyttja fåmansföretagets bil för privat bruk alltid skulle beräknas efter minst 1 000 mils körning.

Beskattningsprinciper

Lagtexten i 42 § anger enbart grunderna för värderingen. Däremot saknas egentlig definition av vad som avses med sk bilförmån, dvs förmån av fri eller delvis fri bil och i vilka situationer dessa är skattepliktiga. I RSVs anvisningar om beskattning av vissa naturaförmåner anges dock att sådan förmån normalt är skattepliktig oavsett värdet. I RSVs bilförmånsanvisning anges vidare att sådan förmån blir skattepliktig om den har ett direkt samband med ett anställnings- eller uppdragsförhållande eller annat liknande prestationsavtal. Likaså föreligger skatteplikt om förmånen tillfallit någon på grund av aktivt deltagande i exempelvis en idrottsförening. I sådana fall är det skattepliktiga förmånsvärdet skillnaden mellan ett i enlighet med anvisningarna beräknat förmånsvärde och vad förmånstagaren betalt för att få disponera bilen.

Värderingsprinciper

Av 42 § KL framgår numera att förmånsvärdet skall motsvara beräknade kostnader för vad det skulle ha kostat förmånstagaren om han själv hållit sig med en motsvarande bil — samma prisklass — och använt den i motsvarande omfattning för privat bruk. Är bilen anskaffad *huvudsakligen för förmånstagarens privata bruk* får dessutom värdet inte sättas lägre än vad som motsvarar företagets faktiska kostnader.

Sistnämnda värderingsprincip torde dock i praktiken vara av underordnad betydelse, dvs även i de fall den bokstavligt sett i och för sig skulle kunna tillämpas. Detta förklaras bl a av de praktiska svårigheter som är förknippade med en sådan värdering. Dessutom torde beloppsmässigt sett skillnaden mellan de båda värderingsprinciperna vara tämligen obetydlig. Regeln torde därför endast bli aktuell för mindre företag där något större behov av bil inte föreligger.

Förmånsvärderingen bygger enligt lagtexten på två samband varav det ena är mellan en bils kostnader och bilens prisklass (nypris för senaste årsmodell) vilket självfallet kan diskuteras. Det andra sambandet dvs mellan bilens kostnad och faktisk körsträcka är däremot odiskutabelt. Dessa antaganden får liksom de i föreskrifterna gjorda indelningarna i sex olika prisklasser ses mot bakgrund av den av praktiska skäl nödvändiga schabloniseringen. Föreskrifterna bygger vidare på antagandet att bilen kostnadsfritt kunnat utnyttjas under hela året och att förmånstagaren i de flesta fall skulle ha skaffat sig en motsvarande bil även om förmånalternativet inte stått till buds.

Schablonmässig kostnadsberäkning för sex olika prisklasser

Utifrån dessa antaganden kommer RSV senare i år att fastställa förmånsvärden för de olika prisklasserna och för olika körsträckor.¹ För förmånstagarna framstår det förmodligen som otillfredsställande att värdet bestäms först i slutet av året. Att värdena inte kan fastställas tidigare är självfallet beroende på att kostnadsutvecklingen inte kan förutsägas. De i föreskrifterna angivna förmånsvärdena kan i sin tur jämkas uppåt eller nedåt beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Exempel på sådana jämkningsanledningar lämnas i anvisningarna. En särskild form av jämkning kommer att beloppsmässigt fastställas i och med att förmånsbeloppet görs beroende av bilens ålder. Förmånsvärdena kommer nämligen att fastställas förutom för de sex olika prisklasserna även för två olika åldersgrupper inom varje prisklass. Man skiljer i detta sammanhang mellan nyare bilar och äldre bilar (3—6 årsmodeller gamla bilar). Vid 1979 års taxering räknas som

- nyare bilar (årsmodell 1977—)
- äldre bilar (årsmodell 1973—1976)

¹ Förmånsvärdena kommer att kommenteras i en senare artikel.

Bilar äldre än årsmodell 1973 förmånsvärderas till 3/4 av förmånsvärdet för en ny bil i samma prisklass. I de föreskrifter som lämnades av RSV tidigare i år ingår även en förteckning över så gott som samtliga av de vanligaste bilmodellerna. Valet av prisklass och prisnivå har gjorts med tanke på att skapa så "homogena" grupper som möjligt. Prisklassernas "mittvärden" är 28 000, 34 000, 42 000, 55 000, 70 000 respektive 90 000 kr. Inplaceringen i de olika prisklasserna sker så gott som uteslutande utifrån bilens nyanskaffningspris enligt motorbranschens cirkaprislistor. Om en bilmodell tillverkas i olika standardutföranden bestäms priset i regel efter den billigaste modellen. Sålunda bortser man exempelvis från extra kostnad för automatlåda, sollucka och combi. Även om detta inte direkt framgår av anvisningen så avser förteckningen enbart bilmodeller t o m årsmodell 1978. Bilar av 1979 års modell, om vilka uppgift finns tillgänglig, kommer att inplaceras i samband med att beslut fattas om 1978 års förmånsvärden.

Det bör vidare observeras att förmånsvärderingen inte är begränsad till personbilar. I lagtexten nämns endast ordet bil som i och för sig inte har någon motsvarighet inom exempelvis vägtrafiklagstiftningen. Enligt anvisningarna skall med bil i detta sammanhang avses sådana bilar som i huvudsak är avsedda för personbefordran. Förmånsvärderingen enligt dessa föreskrifter kan därför även omfatta sådana bilar som visserligen registrerats som lastbil eller buss men som till sin karaktär snarast är att jämföras med personbilar. För övriga motorfordon får värdet bedömas med ledning av förmånstagarens inbesparing av de personliga utgifterna genom den helt eller delvis fria dispositionen.

Körsträckan för privat bruk

Den andra faktorn, som bestämmer förmånsvärdet, är omfattningen av det privata nyttjandet till vilket även räknas resorna mellan bostad och arbetsplats.

Förmånsvärdet skall bestämmas med ledning av de uppgifter om körsträckor osv som enligt anvisningarna alltid skall lämnas av förmånstagaren. I anvisningarna kommer visserligen endast att anges värdet för ett visst antal jämna körsträckor 500, 1 000 mil osv. Tabellen möjliggör dock att värdet kan beräknas även för andra körsträckor. Vilka krav som taxeringsmyndigheterna kommer att ställa för att godta uppgivna körsträckor är av förklarliga skäl inte möjligt att ange för varje enskilt fall. I den mån noteringarna förts dagligen och körsträckan kan anses rimlig m h t omständigheterna och förhållandena kan normalt uppgifterna alltid godtas. Det enklaste sättet att uppskatta privat användningen torde för de flesta kunna ske genom noteringar om tjänstekörningen. Skillnaden mellan totala antalet mil och tjänstemilen utgör alltid det antal mil efter vilket förmånsvärdet skall beräknas. Saknas däremot uppgift om privat användningen eller om uppgift inte kan godtas är taxerings-

myndigheterna hänvisade till en schablonmässig beräkning av denna. I lagtexten anges en lägsta körsträcka på 1 000 mil i detta fall, dvs om det inte kan göras sannolikt att körsträckan varit kortare. Taxeringsmyndigheterna kan följaktligen beroende på omständigheterna i det enskilda fallet beräkna förmånsvärdet efter en längre körsträcka än 1 000 mil. I RSVs anvisning anges två situationer där man bör anta att körsträckan varit längre, nämligen

- om bilen inte regelmässigt används i tjänsten
- om bilen används i betydande utsträckning för resor mellan bostad och arbetsplats.

I förstnämnda situation bör enligt anvisningarna den privata användningen normalt inte antas understiga 1 500 mil. Med regelmässigt utnyttjande avses att bilen så gott som dagligen används i och för tjänsten. Ofta kan så vara fallet om tjänsteanvändningen är minst 1 000 mil per år.

Regelmässigt behov för tjänsteanvändning kan däremot inte anses föreligga enbart av den anledningen att bilen står till daglig disposition för sådan användning.

Den andra situationen när körsträckan kan antas vara längre än 1 000 mil resp 1 500 mil inträffar enligt anvisningarna när mer än hälften av dessa körsträckor utgörs av resor mellan bostad och arbetsplats. Intill en total körsträcka på 1 500 respektive 2 000 mil — om bilen inte regelmässigt används i tjänsten — bör enligt föreskrifterna förmånsvärdet beräknas efter en körsträcka där privatresorna förutom mellan bostad och arbetsplats alltid uppgår till minst hälften. Vid längre körsträckor anges i anvisningarna att dessa resor skall anses uppgå till minst 500 resp 750 mil — om bilen inte regelmässigt behövs i tjänsten. (Se vidare RSVs föreskrifter m m)

Jämkningsgrunder

Den konstruktion som RSV valt för att ange förmånsvärden medför att man för vissa situationer måste göra jämkningar av de föreskrivna värdena.

Exempel på sådana situationer är

- a) Förmånstagaren har själv betalt vissa kostnader för bilen.
- b) Bilen har disponerats endast under en viss del av året.
- c) Bilen är väsentligt dyrare än den i föreskrifterna angivna högre prisklassen.
- d) "Begränsad" dispositionsrätt för privat bruk.

a) De kostnader för bilen som förmånstagaren själv svarar för får självfallet avräknas från anvisningarnas förmånsvärden. Dessa värden skall nämligen i princip motsvara summan av samtliga bilkostnader för ett år räknat. Av praktiska skäl medräknas inte smärre underhållskostnader (tvätt o d) liksom garage- och parkeringsavgifter. Av denna anledning får inte heller sådana utgifter — om dessa betalas av förmånstagaren — räknas av från förmånsvärdena.

Denna avräkning får dock självfallet inte föranleda att avdrag medges för underskott, dvs i form av negativt förmånsvärde. Det bör dock observeras att det är endast de utgifter som är hänförliga till privat användningen som på detta sätt föranleder jämkning av förmånsvärdet. Utgifter för bilen i samband med tjänsteanvändning får nämligen dras av på vanligt sätt, dvs exempelvis i form av omkostnadsavdrag i inkomstslaget tjänst och minskar alltså inte förmånsvärdet som sådant. Likaså får resorna mellan bostad och arbetsplats dras av på vanligt sätt i enlighet med de regler och de inskränkningar som gäller för bilavdrag.

b) Eftersom anvisningarnas förmånsvärden avser helårsdisposition får omräkning göras om bilen utnyttjas kortare tid eller om bil i olika prisklasser utnyttjats under året. Denna sk omräkning medför i regel inte några större svårigheter. Problemet gäller främst att avgöra vilken årlig körsträcka som skall tillämpas vid förmånsvärderingen. Enligt anvisningarna bör man anta att bilen skulle ha utnyttjats i samma utsträckning under hela året, dvs den faktiska körsträckan "räknas upp" till 12 månader. Det sålunda beräknade "årsvärdet" reduceras med hänsyn till den tid under året som bilen disponerats.

c) Är bilen dyrare än prisklass VI skall förmånsvärdet för prisklass VI höjas. Detta tillägg skall motsvara viss andel av den del av nyanskaffningspriset som överstiger 120 000 kronor, som för nya bilar är 1/10 och för äldre bilar 1/20.

d) Även i vissa andra situationer kan det vara motiverat att avvika från de förmånsvärden som anges i anvisningarna. I anvisningarna nämns den situationen att bilen utnyttjas för transport av verktyg, utrustning o d. Om detta medför att bilens användningsområde för privat bruk avsevärt begränsats får förmånsvärdet reduceras med högst 1 000 kr. Som förutsättning gäller dock att utrustningen är utrymmeskrävande och förenad med större svårigheter att lasta av. Det är framför allt servicepersonal, handelsresande och liknande yrkeskategorier som torde komma ifråga för denna jämkning.

Lyxbilar i fåmansföretag

En annan form av jämkning dock med motsatt innebörd gäller sk lyxbilar i fåmansföretag. Enligt RSVs anvisningar om beskattningsreglerna för fåmansföretag (RSV Dt 1976:35) bör förmånsvärdet beräknas på särskilt sätt för företagsledare m fl i fåmansföretag om företaget anskaffat en bil som är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till företagets verksamhet. Tanken är att företagsledaren, om han kunnat utnyttja bilen för privat bruk, även skall förmånsbeskattas för de merkostnader företaget åsamkas för tjänsteanvändningen till följd av att en onödigt dyr bil anskaffats. Om dessa sk merkostnader inte kan beräknas anges i dessa anvisningar vissa schablonbelopp som skall tilläggas de på sedvanligt sätt beräknade förmånsvärdena. Företaget medges å andra sidan avdrag för samtliga bilkostnader.

Denna värderingsregel finns numera inskriven i 42 § KL.

Enligt RSVs anvisningar bör endast i undantagsfall dyrare bil än i prisklass V anses erforderlig i fåmansföretag. Behov av dyrare bil kan dock föreligga i exempelvis större företag med omfattande internationella kontakter och om det framstår som naturligt att bilen utnyttjas i representations- eller marknadsföringssyfte.

I samband med att förmånsvärden fastställs senare i år kommer även de schablontillägg att fastställas som skall gälla vid 1979 års taxering.

För dyr bil?

Jämkning kan också ske genom att förmånsvärdet beräknas efter en lägre prisklass än den till vilken förmånsbilen egentligen tillhör. Så kan enligt anvisningarna ske om det är uppenbart, att förmånshavaren disponerat en väsentligt större och dyrare bil än han med hänsyn till sitt inkomstläge och sina förhållanden i övrigt skulle hållit sig med, om han själv skulle stått för kostnaderna. Det är således inte enbart inkomstens storlek som bör beaktas vid denna bedömning utan även andra sådana omständigheter som gör det sannolikt att anta att en bil i lägre prisklass annars skulle ha anskaffats. Om det av omständigheterna klart framgår att arbetsgivaren med hänsyn till exempelvis den bedrivna verksamheten ställt vissa krav på vilken eller vilka bilar som skall användas kan det således finnas anledning att närmare bedöma exempelvis förmånshavarens inkomst- och förmögenhetsförhållanden, behovet av bil inom familjen i övrigt, behov av bil för transporter osv. Även den faktiska privata körsträckan under året torde i viss mån även kunna tillmätas betydelse för denna bedömning liksom förekomsten av annan bil för privat nyttjande. Sådan jämkning bör dock inte föranleda att värdet beräknas lägre än vad som motsvarar värdet för prisklass II. Om bilen främst anskaffats för den anställdes privata bruk, dvs om han i praktiken har möjlighet att själv avgöra bilmodell osv kan däremot sådan jämkning av förklarliga skäl inte godtas.

Hur stor blir årets höjning?

Något generellt svar på vad de nya värderingsnormerna kommer att innebära i höjningar för den enskilde är självfallet omöjligt att ange. Höjningen kommer nämligen att vara beroende av förhållandena i varje enskilt fall, dvs i vilken utsträckning den används privat, eller i vad mån den är erforderlig i tjänsten osv. Vad som däremot i viss mån kan beräknas är förmånsvärdena för en viss körsträcka eftersom detta värde i princip skall motsvara driftskostnaderna, skatt och försäkring samt kapitalkostnaden.

Hur kapitalkostnaden skall beräknas har särskilt angetts i anvisningarna. En kostnadsberäkning kan exemplifieras på följande sätt och får ses som en illustration på hur värdet kan beräknas.

Exempel

Bil i prisklass III ca 42 000 1978 års modell — som körs 1 000 mil privat

Kapitalkostnad	
värdeminskning 11 % av 42 000	4 620
beräknad ränta (4 %)	ca 1 150
Skatt	ca 650
Försäkring	ca 850
Reparationsunderhåll	ca 1 500
Bensin m m 1 000 × ca 1,90	ca 1 900
	<u>ca 10 670</u>

Förmånsbil eller egen bil?

Genom att de nya värderingsnormerna i större utsträckning än de gamla överensstämmer med de faktiska kostnaderna för bilinnehav aktualiseras förmodligen i många fall valet mellan att äga bilen själv eller att låta företaget stå för dessa kostnader. Även denna fråga måste emellertid besvaras genom hänvisning till förhållandena och förutsättningarna i det enskilda fallet. Sålunda kan omfattningen av tjänsteanvändningen som tidigare nämnts ha avgörande betydelse för förmånsvärderingen liksom de avdragsmöjligheter som gäller ifråga om tjänstemilen om han äger bilen själv. Vidare är det av stor betydelse om löneförmånerna i övrigt påverkas av förekomsten av bilförmån. Om vi antar att lönen minskar med förmånsbeloppet, att bilkostnaderna för att äga egen bil motsvarar förmånsvärdet kan alternativet med bilförmån aldrig bli fördelaktigare för den anställde utan enbart likvärdigt med alternativet med egen bil. För arbetsgivaren kan alternativet med bilförmån f n dock i detta fall vara fördelaktigare.

Om däremot övriga löneförmåner inte påverkas kan bilförmånsalternativet även för den anställde sägas i regel vara något fördelaktigare än att själv stå för bilkostnaderna.

Sammanfattning

I korthet kan sägas att de nya reglerna närmast är att se som en vidareutveckling av tidigare anvisningar och värderingsprinciper. Man utgår liksom tidigare från faktiska kostnadsberäkningar dock med den skillnaden att man i fortsättningen skall bestämma värdet utifrån samtliga beräknade kostnader för bilen, dvs utan någon "rabattering". Vidare överger man delvis den tidigare grova schabloniseringen genom att flera faktorer kommer att kunna beaktas vid värderingen, t ex bilens ålder, bilens användning i tjänsten, resor till och från arbetet osv.

Genom denna anpassning till vad det faktiskt kostar kan man från skattemässig synpunkt sägas ha vänt på problemet. Från att det tidigare har varit ett problem med att rättvist beskatta "rena" förmånsbilar så har man nu fått problemet med de "rena" tjänstebilarna. Detta hänger självfallet då samman

med att man vid all schablonisering är tvingad att utgå från vissa sk typsituationer och omkring dessa utforma ramarna för värderingen. De nya reglerna kan sägas bygga på föreställningen att förmånstagaren i regel alltid har full valfrihet både vad gäller förmånen som sådan och förmånens "innehåll".

Om bilförmånsvärderingen enligt nu beslutade regler kommer att bättre än tidigare tillgodose kravet på rättvisa och likformighet är dock ännu för tidigt att uttala sig om. Däremot är det fullt klart att utvecklingen medfört att man tvingats ställa större krav både på skattemyndigheter och skattskyldiga på detta område.