Något om avdrag för bilkostnader och värdet av förmån av fri bil

Av assessor Lars Lindberg

Här ovan rubricerade taxeringsfrågor har tidigare varit föremål för såväl uppsatser som diskussionsinlägg i skattetidningar och annan fackpress. Denna artikel — som i huvudsak överensstämmer med ett av författaren vid TOR:s årsmöte 1961 hållet föredrag i ämnet — kommer endast att innefatta några allmänna synpunkter på själva kostnadsberäkningen, något om avdrag för bilkostnad i jordbruk samt några kommentarer till riksskattenämndens anvisningar i ämnet.

Några allmänna synpunkter på beräkningen av kostnaden för bil

Vad det i det enskilda fallet kostar att använda personbilen såsom transportmedel eller fortskaffningsmedel är och förblir erfarenhetsmässigt en i taxeringssammanhang svårbemästrad utredningsfråga, där utredningen alltför ofta dessutom inte är något annat än en efterhandskonstruktion. Det är därför helt naturligt, att man i dessa frågor söker sig fram mot en schablon, som kan accepteras av såväl taxeringsmyndigheten som av den skattskyldige. Detta inte minst på grund av mängden av taxeringsärenden, där dessa frågor är aktuella.

Svårigheten att åstadkomma en godtagbar schablon för kostnaden respektive värdet ligger å andra sidan i det faktum att kostnaden inte oväsentligt kan variera för olika bilmärken och självfallet även för olika storleksklasser av bilar. Den avdragsgilla kostnaden per mil är ju också beroende av omfattningen av bilens användning för såväl privatbruk som i förvärvskällan.

Inte sällan åberopar den skattskyldige den s k likställighetsregeln i punkt 4 av anvisningarna till 32 § KL för en tillämpning av de för statstjänstemännen gällande skattefria bilkostnadsersättningarna såsom schablon för bilavdraget. Den s k likställighetsregeln i nyssnämnda anvisningspunkt lyder: "Avdrag med samma belopp som den anvisade ersättningen torde i regel böra medgivas i de fall, då ersättningen ej överstiger vad av staten i motsvarande fall anvisas." Lagstiftaren har här erbjudit en i tillämpningen enkel schablon. En tillämpning av likställighetsregeln i här aktuella frågor skulle också otvivelaktigt innebära en på detta område väsentlig förenkling av taxeringsarbetet.

Frågan om denna schablonregels tillämpning i vad gäller bilkostnader synes icke ställts på sin spets i något mål i RR. Däremot synes denna regel ha tillämpats av RR i fråga om avdrag för fördyrade levnadskostnader t ex i RÅ 1959:1382. Klaganden i detta mål hade trots anmaning från taxeringsmyndigheterna inte styrkt sina kostnader utan i stället åberopat likställighetsregeln. RR medgav, till

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

skillnad från de övriga instanserna, avdrag med yrkat belopp.[1]

Likställighetsregeln enligt punkt 4 av anvisningarna till 32 § KL är konstruerad såsom en legal presumtion för att den avdragsgilla kostnaden åtminstone inte kan anses understiga vad staten i ett motsvarande fall utgiver till sina anställda. Enligt allmänna processuella regler torde det åligga den, som i det enskilda fallet bestrider den legala presumtionen att visa att förutsättningarna för presumtionsregelns tillämpning icke föreligger. Den som vill motbevisa presumtionen har att visa att statens kostnadersättningar för bil överstiger de faktiska kostnaderna och sålunda innebär en förtäckt löneförmån. En dylik bevisning måste självfallet gå ut på en detaljanalys med kritik över hur dessa kostnadsersättningar tillkommit och hur kostnaderna beräknats. Nu gällande kostnadsersättningar till statstjänstemän, som använder egen bil i tjänsten, återfinns i SFS 243/1961 där bl a ersättningarna upptagits enligt följande tablå:

Körlängd mil/budgetår	Ersättning öre/km Mindre bil (tjänstevikt under 1100 kg)	Större bil (tjänstevikt minst 1100 kg)
t o m 500	39	53
500—1.000	26	34
1.000—1.500	22	28
1.500—och däröver	19	25

Enligt denna tablå skulle kostnaden för 2.000 mils körning bli *för en mindre bil:* $500 \times 3:90 + 500 \times 2:60 + 500 \times 2:20 + 500 \times 1:90 = 5.300$ d v s 2 kr 65 öre per mil samt *för en större bil:* $500 \times 5:30 + 500 \times 3:40 + 500 \times 2:80 + 500 \times 2:50 = 7.000$ d v s 3 kr 50 öre per mil. Vid en körsträcka å 3.000 mil blir milersättningen 2 kr 40 öre respektive 3 kr 16 öre. Vid längre körsträckor synes statens kostnadsersättningar knappast överstiga vad, som i praxis brukar medges såsom bilavdrag.

[1] Se härom närmare Lindqvists artikel i Skattenytt 1961 nr 5 sid 163.

Avdrag för bilkostnad i jordbruk

I en bilkostnadskalkyl brukar man skilja mellan s k fasta och rörliga kostnader. Till de fasta kostnaderna brukar räknas värdeminskning, bilskatt, försäkring och garage. Till de rörliga kostnaderna hör kostnad för bensin, oljebyten, rundsmörjning, däckslitage, reparation och tvättning.

Den enda av nyssnämnda kostnader, som i detta sammanhang låter sig någotsånär exakt kunna bestämmas, synes vara bensinkostnaden. Beträffande de övriga kostnaderna blir det fråga om en fördelning av desamma mellan privatkontot och jordbruksdriften. Här uppkommer konkurrensen mellan icke avdragsgill levnadskostnad och kostnad för förvärvskällan. Att man i fråga om mindre brukningsenheter och där bilen knappast kan anses anskaffad för att tillfredsställa något nämnvärt transportbehov i jordbruket, får anse huvudparten av de fasta kostnaderna belöpa på privatkontot, synes ligga i öppen dag.

Att ersätta ett avdrag för en i och för sig ostridig kostnad för användning av bilen i jordbruksdriften med ett avdrag för en inbesparad fraktkostnad med billigare transportmedel torde vara i princip felaktigt, även om bilen skulle användas endast i ringa omfattning i förvärvskällan. I den mån jordbrukaren använder sin personbil i jordbruket såsom ett transportmedel, antingen det sker i större eller mindre omfattning, är den faktiska kostnaden för dylik biltransport en jämlikt 22 § KL avdragsgill driftkostnad. Någon prövning huruvida den skattskyldige för

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

transporten kunnat anlita annat billigare transportmedel synes i princip icke ankomma på taxeringsmyndigheten. Denna prövar ju inte heller i andra sammanhang, huruvida en driftkostnad eventuellt kunnat utbytas mot en annan för att få fram ett bättre skattepliktigt netto i rörelsen. KL har i detta sammanhang inte uppställt förutsättningen att kostnaden skall vara nödvändig eller nödig för att vara avdragsgill. Jämför dock vad ovan sagts angående fördelningen i vissa fall av bilens fasta kostnader å privatkonto respektive jordbruksdriften.

Frågan om avdrag för bilkostnad i jordbruk, där inkomsten redovisas enligt kontantprincipen, har varit föremål för ett flertal avgöranden i RR. Tvistefrågan i dessa fall har ofta varit avdrag för utbyteskostnad för bil i jordbruk. Vid ett studium av dessa rättsfall är det påfallande att avdrag för utbyteskostnaden medgivits även i fråga om relativt små brukningsenheter. Den avdragsgilla utbyteskostnaden har beloppsmässigt i flera fall utgjort endast en ringa del av den totala byteskostnaden för bilen. Från taxeringsintendentens sida har i dessa fall regelmässigt framhållits att bilen använts i så ringa omfattning i jordbruket, att den inte kunnat anses utgöra ett inventarium i jordbruket och att därför avdrag för utbyteskostnaden bort vägras.[2]

Nyssnämnda praxis med avdrag för utbyteskostnad för bil i jordbruket bör ses mot bakgrunden av den för kontantprincipen speciella regeln om avdrag för ersättningsanskaffningskostnad för inventarier i jordbruk. Värdeminskningsavdrag för inventarier kan ju inte ifrågakomma vid tillämpningen av kontantprincipen. Det gäller t ex i fråga om traktorer, motorsågar och självfallet då också bilen. I stället för värdeminskningsavdrag finns här möjlighet till avdrag för ersättningsanskaffningskostnad. Använder jordbrukaren sin bil i jordbruket, är han berättigad till avdrag för hela den faktiska kostnaden för användandet av bilen i förvärvskällan, däri alltid ingår en kostnad för värdeminskning å fordonet vilken värdeminskning endast kan tillgodoräknas honom såsom ett ersättningsanskaffningsavdrag.

Detta betyder å andra sidan att jordbrukaren inte kan påräkna ett avdrag för bilkostnad med schablonbelopp per mil motsvarande det som kan tillämpas i fråga om inkomst av tjänst eller rörelse. Värdeminskningsavdragets andel i dessa schablonbelopp måste först frånräknas. Eljest blir värdeminskningskostnaden för bilen tillgodoförd jordbrukaren dubbelt.

Vid bedömningen av frågan huru stor andel av den totala utbyteskostnaden för bilen, som i det enskilda fallet bör få belasta jordbruket, synes ett flertal omständigheter haft avgörande betydelse. Sålunda har i de mål som i dessa frågor varit föremål för RR:s avgörande, från den skattskyldiges sida åberopats avståndet från jordbruksfastigheten till närmaste järnvägsstation, bank, postkontor, järnhandel, verkstad för jordbruksmaskiner, åkermarkens arrondering samt andra liknande omständigheter. Att lägga relationen mellan bilens faktiska användning för jordbruket å ena sidan och för privatbruk å andra sidan till grund för motsvarande fördelning av utbyteskostnaden torde emellertid endast kunna ifrågakomma, då bilen använts i större omfattning i jordbruket.

[2] RÅ 1956: 1863; 1957: 272, 545, 548, 1229; 1958: 594, 2698; 1960: 1927.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

Avdrag för bilkostnad vid resor till och från arbetsplatsen

Till skillnad från vad som gäller vid inkomst av jordbruksfastighet, inkomst av rörelse och i fråga om resekostnader i tjänsten, där den skattskyldige är berättigad till avdrag för resekostnader med den faktiska kostnaden, gäller i fråga om avdrag för resor till och från arbetsplatsen en rätt till avdrag med skälig kostnad (p. 4 av anv. till 33 § KL). I praxis har i detta sammanhang såsom skälig kostnad ansetts kostnad för billigaste färdsätt. En tidigare praxis var synnerligen restriktiv, när det gällde avdrag för bilkostnader vid resor till och från arbetsplatsen. Motorcykeln var länge regelmässigt det enda tänkbara alternativet, där allmänna kommunikationsmedel saknades.

Efterhand framställdes från de skattskyldigas sida ett mera allmänt krav på att även kostnad för resa med bil till och från arbetsplatsen skulle få räknas såsom en avdragsgill skälig kostnad. Frågan om i vilken mån avdrag borde medgivas för bilkostnader vid resor mellan bostad och arbetsplats blev också föremål för behandling vid 1956 och 1957 års riksdagar. Bevillningsutskottet ansåg emellertid i sitt betänkande nr 29 år 1957, att det icke vore möjligt att i lagtexten närmare än som skett reglera frågan om avdrag för resor till och från arbetsplatsen. Utskottet framhöll åter att det för en enhetlig bedömning vore av värde om riksskattenämnden kunde utfärda närmare anvisningar i saken.

Riksskattenämnden meddelade år 1957 anvisning i denna fråga. Principerna för beräkning av bilavdraget enligt denna anvisning har i flera taxeringsmål varit föremål för RR:s bedömande. Av utgången i dessa mål synes framgå att RR i dessa fall helt accepterat de i anvisningen angivna grunderna för beräkningen av bilavdraget. Att så varit fallet har ytterligare bekräftats av de i denna tidskrift nr 10 år 1961 refererade regeringsrättsutslagen, som avsåg Stockholms- och Göteborgsförhållanden.

Den av riksskattenämnden år 1957 meddelade anvisningen har numera i vissa delar ändrats. Anvisningen finns återgiven i de vid detta nr av tidskriften fogade meddelandet från riksskattenämnden. Ett särtryck av den nya anvisningen utdelas också såsom deklarationsupplysning.

I anvisningen angives dels när avdrag för bilkostnad skäligen bör ifrågakomma dels ock den beloppsmässigt i dylikt sammanhang skäliga kostnaden.

Förutsättningarna för att avdrag för bilkostnader bör få ifrågakomma enligt anvisningen är olika å ena sidan för det fall att det finns tillgång till allmänna kommunikationsmedel och å andra sidan för det fall den skattskyldige icke har tillgång till dylikt kommunikationsmedel.

Regler för bilavdraget där allmänt kommunikationsmedel finns att tillgå

Finns tillgång till allmänt kommunikationsmedel är förutsättningarna för bilavdraget enligt såväl den nya som den gamla anvisningen dels ett vägavstånd å minst en mil dels ock en tidsvinst å minst en och en halv timme.

Frågan huruvida avdrag för bilkostnad skäligen skall få ifrågakomma såsom ett alternativ till avdrag för kostnad för färd med det billigare allmänna kommunikationsmedlet har enligt denna beskattningsregel först som sist sålunda — vid sidan av avståndet en mil — gjorts beroende av tidvinsten. Det allmänna kommunika-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

tionsmedlet synes i ett fall, där denna tidsvinst uppnås, om i stället bil användes, ansetts vara ett så dåligt kommunikationsmedel att kostnaden för bilresan framstått såsom en i detta sammanhang skäligen avdragsgill kostnad. Tidsvinsten synes rimligen inte kunna värderas olika allteftersom den skattskyldige bor i ett tättbebyggt samhälle eller på landsbygden. Det är ju först som sist inte fråga om annat än att den skattskyldige kan bege sig hemifrån något senare på morgonen och komma hem något tidigare på eftermiddagen. Den omständigheten att flertalet å en ort bosatta skattskyldiga använder sig av ett allmänt visserligen väl utbyggt men "dåligt kommunikationsmedel" synes i detta sammanhang sakna betydelse.

Ehuru det kanske inte direkt framgår av anvisningen skall i de tider vid färd med allmänt kommunikationsmedel alternativt med bil, som skall jämföras, inräknas gångtid och väntetid. I samtliga de i denna tidskrift nr 10 år 1961 refererade RR-målen hade den skattskyldige presterat en noggrann uppställning över gångtid från bostaden till det allmänna kommunikationsmedlet, tid för själva resan, väntetider vid eventuella byten av kommunikationsmedel samt gångtid från den slutliga hållplatsen till arbetsplatsen. Denna sammanlagda tid för den skattskyldiges förflyttning mellan bostaden och arbetsplatsen jämfördes sedan med tiden för bilresan inklusive i förekommande fall eventuell gångtid till och från parkeringsplats.

Det är uppenbart att en beskattningsregel, som konstruerats på här ifrågavarande sätt, får till följd en del mycket svårbemästrade utredningsfall. Taxeringsmyndigheten är här merendels hänvisad till att helt godtaga den skattskyldiges uppgifter, som ofta inte går att kontrollera. Den första nästan helt okontrollerbara uppgiften är huruvida den skattskyldige överhuvud använt det dyrbarare färdmedlet bilen i stället för det billigare allmänna kommunikationsmedlet. En annan fråga av liknande beskaffenhet är huruvida den skattskyldige har använt bilen för resor till och från arbetet under hela året eller endast en del av året. Det torde väl inte så sällan vara fallet att den skattskyldige föredrager det allmänna kommunikationsmedlet i stället för bilen under själva vintermånaderna. I och för sig lägger väl riksskattenämndens anvisning inte heller hinder i vägen för en kombination av avdrag för bilkostnaden, i den mån bil använts under viss del av året, och avdrag för kostnad för färd med allmänt kommunikationsmedel i den mån dylikt använts under en annan del av året.

Det är också alldeles uppenbart att just frågan om tidsvinsten vid användning av bilen i stället för allmänt kommunikationsmedel är en mycket besvärlig utredningsfråga särskilt i de större städerna med väl utbyggt kommunikationsnät. Av de i häfte nr 10 år 1961 refererade RR-målen synes emellertid framgå, att RR ansett viss säkerhetsmarginal uppåt i fråga om den i anvisningen stipulerade tidsvinsten nödvändig, för att den skattskyldige skulle ansetts ha gjort sannolikt, att han regelmässigt — d v s i flertalet fall under s k rusningstid — haft denna tidsvinst vid användande av bilen.

Regler för bilavdraget där allmänt kommunikationsmedel saknas

I detta hänseende har riksskattenämndens anvisning ändrats. Enligt den äldre lydelsen av anvisningen uppställdes vill-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

koret att vägavståndet mellan bostad och arbetsplatsen skulle vara en mil. Enligt den nya lydelsen av anvisningen är förutsättningen för bilavdraget, där allmänt kommunikationsmedel saknas, att vägavståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst *5 kilometer.*

Anvisningen anger sålunda endast det fall att vägavståndet mellan bostaden och arbetsplatsen överstiger 5 kilometer.

Ett i och för sig icke ovanligt förhållande torde vara att vägavståndet mellan bostaden och hållplatsen för det allmänna kommunikationsmedel, som den skattskyldige använder sig av, överstiger 5 kilometer. Använder den skattskyldige i ett dylikt fall bilen för färd till och från hållplatsen, synes han böra få tillgodoräkna sig avdrag för kostnaden för denna bilresa beräknad efter 1 kr 80 öre per mil.

En fråga som inte synes löst varesig genom anvisningen eller i praxis är huruvida man, vid bedömningen av om förutsättningarna för en tillämpning av anvisningen föreligger eller ej, skall utgå ifrån en resa med bil kombinerad med allmänt kommunikationsmedel — där möjlighet till dylik kombination föreligger — såsom ett alternativ till resa med enbart bil. Anvisningen synes knappast böra tolkas så att den, som har 5,5 kilometer till stationen eller hållplatsen för det allmänna kommunikationsmedlet, skall i detta sammanhang anses helt sakna tillgång till allmänt kommunikationsmedel. Så kan givetvis tänkas vara fallet, om den återstående resan med det allmänna kommunikationsmedlet skulle vara mycket kort; t ex avstånd mellan bostad och hållplats 5,5 kilometer samt därefter avståndet till arbetsplatsen 2 kilometer. Skulle den återstående resan med det allmänna kommunikationsmedlet åter vara en längre resa, synes bedömningen kunna bli en annan. Här angivna spörsmål torde återstå för praxis att lösa.

Skälig bilkostnad.

Såsom skälig kostnad för resor till och från arbetsplatsen har, som tidigare nämnts, i praxis ansetts kostnad för billigaste färdsätt. Det belopp, som anges i anvisningen såsom skälig kostnad, bör ses mot bakgrunden av denna praxis. Beloppet har i den nya lydelsen av anvisningen höjts från 1 kr 70 öre till *1 kr 80 öre* för körd mil.

Anvisningen anger två fall då beloppet skäligen bör jämkas nedåt. Så bör enligt anvisningen ske om den skattskyldige uppbär ersättning av medåkande eller eljest samåkning förekommer med annan. Här har närmast åsyftats de i 11 § KF den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig biltrafik m m omförmälda speciella trafiktillstånden, att vid färd med personautomobil till och från arbetsplats mot ersättning få medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats. Anvisningens specialbestämmelse för dessa fall torde innebära en regel om tyst kvittning av en skattepliktig inkomst mot en avdragsgill kostnad. — Med "eljest samåkning med annan" torde enligt anvisningen bl a åsyftats det fall att några bilägare på samma bostadsort turas om att med egen bil köra varandra gratis till arbetsplatsen. Det är klart att den skattskyldige i ett dylikt fall icke skall ha avdrag för kostnad för fler antal mil än han för dylika resor faktiskt använt sin bil.

Det andra jämkningsfallet, som anges i anvisningen, är en nyhet i själva anvisningen och har följande lydelse: "Om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är osedvanligt stort och avdraget förty,

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

därest det beräknades enligt ovanstående regler, skulle bliva oproportionerligt högt, särskilt i förhållande till tjänsteinkomstens storlek, bör avdrag medgivas allenast med ett i skälig mån reducerat belopp."

Värdering av förmån av fri bil vid inkomst av tjänst

I denna fråga har riksskattenämnden år 1960 meddelat anvisning till ledning för taxeringsmyndigheterna. Anvisningen återfinns i rikskattenämndens meddelande år 1961 nr 1:2). Ett särtryck av anvisningen utdelas också såsom deklarationsupplysning.

I anvisningen har riksskattenämnden i en tablå angivit förmånsvärden vid körsträckorna 500, 1.000 och 1.500 mil för fyra olika prisklasser av bilar. Kring dessa s k riktvärden kan sedan uppbyggas en skala för ytterligare varierande prisklasser och körsträckor. Där nöjaktig utredning inte föreligger beträffande omfattningen av den privata körningen, bör enligt anvisningen förmånsvärdet beräknas med utgångspunkt från en antagen årlig körsträcka (privatkörning) av 1.000 mil. Värdena vid 1.000 mil är sålunda avsedda som normalschablon. Enligt anvisningen åligger den skattskyldig, som anser denna normalschablon icke tillämplig i hans fall, att genom särskild utredning visa att normalschablonen icke är tillämplig å honom. Det räcker inte därvid med allmänt hållna uttalanden.

Här nedan skall endast beröras vissa särbestämmelser i anvisningen. I övrigt hänvisas till innehållet i densamma.

I anvisningen uppges att i de kalkyler, som legat till grund för värdesättningen, de fasta kostnaderna medräknats med endast två tredjedelar. Förmånsvärdena i anvisningen gäller för fall där arbetsgivaren erlägger samtliga kostnader för bilen sålunda även bensinkostnaden.

Värdena i anvisningen anges icke vara tillämpliga i fråga om anställd hos familjebolag och liknande, där personbilen uppenbarligen anskaffats huvudsakligen för huvudaktieägarens eller förmånshavarens privata bruk. I sådana fall bör enligt anvisningen, alltefter bilens användning, såsom förmånsvärde hela eller större delen av den arbetsgivarens rörelse påförda bilkostnaden, således även värdeminskningsavdraget, tagas till beskattning hos förmånshavaren. — Ifrågavarande regel synes närmast gälla huvudaktieägare eller intressent i familjebolag. Om bilförmån för de anställda i ett familjebolag konstruerats på exakt samma sätt som i ett icke familjebolag, skall självfallet värderingen av bilförmånen för de anställda — här avses då i fråga om familjebolget icke intressenter — i de båda bolagen ske efter samma grunder.

Man skiljer i anvisningen mellan de fall då värdena kan *justeras* uppåt eller nedåt med hänsyn till bilens prisklass och körsträckan och å andra sidan de fall då värden kan *jämkas* uppåt eller nedåt.

Om körsträckan i det aktuella fallet är en annan än den i tablån i anvisningen angivna, t ex 150 mil och även bilens prisklass är en annan än den som återfinns i nyssnämnda tablå, t ex en bil i prisklassen 14.000 kr, är avsikten att man med ledning av de i tablån angivna riktvärdena skall kunna räkna sig fram till förmånsvärdet för detta speciella fall. I dylikt sammanhang användes i anvisningen termen, att förmånsvärdena i tablån skall justeras. Detta justerade värde utgör det förmånsvärde, som regelmässigt skall läggas till grund för taxeringen.

I vissa fall kan emellertid nyssnämnda

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04

framräknade s k justerade förmånsvärde jämkas. Skulle den i exemplet angivna körsträckan kunna antagas vara den årligen normala för den skattskyldige och det gäller en anställd, som företager bilresor i tjänsten med övernattning utom bostadsorten i betydande utsträckning, kan föreligga ett jämkningsfall enligt anvisningen. Det framräknade s k justerade förmånsvärdet kan i ett dylikt fall jämkas nedåt. För en dylik person har förmånen att för privat bruk få begagna bilen ansetts ha ett lägre värde än vad eljest skulle vara fallet. Skulle i undantagsfall på grund av denna jämkningsregel förmånsvärdet uppenbarligen understiga 400 kr för helt år räknat, kan förmånen komma att hänföras till icke skattepliktig naturaförmån av mindre värde (se riksskattenämndens anvisning härutinnan; RM 1958:1:1). — Ett annat fall där jämkning nedåt av ifrågakomna värden kan förekomma är enligt anvisningen det fallet att en skattskyldig disponerar en väsentligt dyrare bil, än han med hänsyn till inkomstläge eller förhållandena i övrigt skulle hållit sig med, om han själv skulle stått för kostnaderna för bilen.

Om den skattskyldige använder bilen för resor till och från arbetsplatsen, skall körsträckan för dessa resor vid beräkningen av förmånsvärdet av fri bil inräknas i körsträckan för privat körning. På sätt framgår av anvisningen äger den skattskyldige sedan i vanlig ordning göra avdrag för kostnader för resa till och från arbetsplatsen. I den mån förutsättningarna för bilavdrag föreligger, skall därvid självfallet den skattskyldige kunna för resan till och från arbetet påräkna avdrag med 1 kr 80 öre per körd mil.

Till Länsföreningarnas av TOR sekreterare!

Insänd snarast efter årsmötet *dels* utdrag av årsmötesprotokoll beträffande styrelseval och ansvarsfrihet så att redovisning av medlemsavgifterna kan ske, *dels ock* referat från årsmötet för publicering i Skattenytt. Vid referatens avfattning tänk på att utrymmet är begränsat. Införda referat honoreras.

Red.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-01-27 11:15:04