SKATTENYTT

Officiellt organ för Taxeringsnämndsordförandenas Riksförbund

Nr 7/1962 **Årg. 12**

DISTRIBUTÖR AV
MEDDELANDEN FRÅN RIKSSKATTENÄMNDEN

Till diskussionen om avdrag för personbilskostnader i jordbruk

Av landskamreraren Bror Alvin

1. Tidigare praxis

Här kommer huvudsakligen att behandlas frågan om avdrag för byteskostnader för personbil i jordbruk, som deklareras enligt kontantprincipen. Men inledningsvis vill jag framhålla, att frågan om avdrag för driftskostnader var uppe i prövningsnämnden i Kalmar län redan 1952, och den då förda diskussionen föranledde prövningsnämnden, att uppdraga åt en av dess ledamöter, som var särskilt sakkunnig på jordbruksfrågor, att försöka verkställa en utredning om de riktlinjer, efter vilka avdrag kunde tänkas medgivas för driftskostnaderna för personbil i jordbruk. Anledningen till att prövningsnämnden tog upp denna fråga var det förhållandet, att det visat sig att taxeringsnämnderna behandlade frågan om driftskostnaderna för personbilen på ett synnerligen ojämnt sätt. Den verkställda utredningen byggde huvudsakligen på den principen, att först skulle man bestämma ett grundavdrag, som var olika allt efter olika grupper av åkerjordsarealen och inom varje sådan grupp skulle sedan ett tillägg göras efter en procentuell beräkning. Resultatet av utredningen diskuterades sedan vid ett prövningsnämndssammanträde i oktober 1953, varvid man på sina håll var rätt kritiskt inställd emot det resultat, som utredningen visade. Bland annat gjordes det gällande, att åkerarealen i och för sig icke kunde anses utgöra en sådan faktor, på vilken rätt till avdrag för driftskostnader borde medgivas. En av taxeringsintendenten verkställd utredning hade visat, att för jordbruk med samma areal åkerjord de yrkade och medgivna avdragen växlade högst väsentligt. För exempelvis 20 hektar åker uppginge avdragen till 150

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

—500 kronor, för 25 hektar 90—516 kronor, för 30 hektar 163—960 kronor och för 35 hektar 200—845 kronor. Ytterligare exempel, som visa ojämnheten dels i de yrkade och dels i de medgivna avdragen äro följande: För 18 hektar yrkades och medgavs 1.000 kronor, för 20 hektar yrkades och medgavs 225 kronor, för 9 hektar yrkades och medgavs 750 kronor medan för 9,5 hektar yrkades och medgavs 28 kronor. Med sådana och andra exempel för ögonen hade prövningsnämnden bort uppdraga närmare riktlinjer för beräknande av driftskostnaderna, men enighet kunde icke vinnas, och frågan ställdes därför på framtiden.

Den relativt negativa inställningen, som sålunda kom till uttryck i prövningsnämndens ställningstagande 1953, torde bland annat få ses mot bakgrunden av ett i regeringsrätten år 1947 meddelat utslag (not. Fi 800), i vilket rättsfall avdrag yrkades för kostnader för personbil i jordbruksdrift med 1.880 kronor, varav 1.180 kronor för gengasaggregat och 700 kronor för driftskostnader. Avståndet till närmaste järnvägsstation utgjorde 8 km och bristen på arbetskraft åberopades såsom skäl för att bilen måste anses nödvändig i jordbruket Det gällde bland annat att snabbt hämta redskap och förnödenheter. Regeringsrätten vägrade det begärda avdraget, men en minoritet ville medge avdrag med 600 kronor. Visserligen hade regeringsrätten under åren 1950—1952 medgivit avdrag för kostnader för personbil i jordbruk, men vid dessa fall hade det varit fråga om större egendomar och förhållandevis små avdragsbelopp. Man torde emellertid kunna säga att genom dessa utslag motståndet mot avdrag för personbil i jordbruket började att luckras upp. 1953 meddelades av regeringsrätten tvenne utslag, som i detta sammanhang äro av stort intresse. De utslag, som jag här åsyftar, återfinnas i Regeringsrättens årsbok 1953 (not. Fi 1674) och 1953 (ref. 54).

I det förra rättsfallet var det fråga om två gårdar med en sammanlagd areal av 140 hektar åker och 400 hektar skogsmark. Det uppgavs, att markerna lågo spridda och att avståndet från yttergräns till yttergräns mellan de två gårdarna, som sambrukades, vore upp till 8 km. Avståndet till närmaste järnvägsstation vore 8 km, till poststation 3 km och till närmaste stad 30 km. Den skattskyldige hade inköpt en personbil av märket Plymouth och avyttrat en personbil av fabrikat De Soto. I överinstanserna yrkades avdrag dels för hälften av inköpspriset för bilen eller 4.987 kronor dels ock för ”omkostnader” för personbil med 350 kronor. Regeringsrätten biföll besvären.

I rättsfallet, som refererades under nr 54 i 1953 års årsbok, var det fråga om en gård med 110 hektar åker. Som exempel på bilens användning hade uppgivits hämtning av skummjölk (avstånd c:a ½ mil per dag) och bankärenden (avstånd c:a 2 mil per vecka). Avdrag hade yrkats för byteskostnader med 7.500 kronor. Regeringsrätten medgav avdrag med 2.000 kronor i bytesavdrag och för övriga bilkostnader 500 kronor.

Den uppmjukning i tidigare rättspraxis, som sålunda inträtt, fortsatte under år 1954, då fyra utslag meddelades i hithörande frågor (not. Fi 1173—1176). I dessa mål var det fråga om byteskostnad, som beviljades med olika belopp. Även under de efterföljande åren ha en del utslag meddelats av regeringsrätten i hithörande frågor, vilka utslag visa en gent-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

emot jordbrukarna välvilligare inställning ifråga om det här berörda avdraget.

De belopp, varmed regeringsrätten medgivit avdrag, växla såsom nyss sagts och detta är ju helt naturligt, eftersom man måste ta hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Att komma underfund med de riktlinjer, som regeringsrätten får antas ha begagnat sig av vid bedömandet av avdragets storlek, har emellertid icke låtit sig göra. Dels uppkommer ju frågan, hur stort avdraget bör vara, och dels frågan hur små jordbruken få vara, för att personbilen skall anses utgöra ett jordbruksinventarium. Frågan om bilavdragen är sålunda ingalunda löst genom regeringsrättens utslag. Så mycket har klarlagts, att avdrag under vissa förutsättningar kan förekomma, men vilka dessa förutsättningar äro, och frågan om riktlinjerna för beloppets bestämmande är som sagt fortfarande oklart.

Avdrag för kostnader för personbil i jordbruk behandlades vid landskamrerarmötet 1953, då dåvarande taxeringsintendenten Leksell höll ett anförande i ämnet. Detta anförande, som huvudsakligen behandlade frågan om avdrag för driftskostnaderna, utmynnade i ett förslag till ett s. k. riktavdrag på 3—500 kronor. Det hade i Skånelänen — liksom förhållandet var i Kalmar län — vid en undersökning visat sig, att inom taxeringsnämnderna förutsättningarna för avdrag bedömts tämligen olika och att metoderna för avdragen och beräkningen av beloppets storlek varierade icke obetydligt. Numera torde inom länen tillämpas vissa riktavdrag för driftskostnaderna.

Emellertid kände sig sannolikt taxeringsnämnderna i Kalmar län en aning villrådiga ifråga om driftsavdragets storlek trots vissa anvisningar, som hade lämnats. Önskemål uttalades om mera preciserade direktiv och jag tog därför upp frågan i prövningsnämnden vid ett sammanträde i oktober 1958. Efter mycket diskuterande beslöt prövningsnämnden att, därest körjournal eller annan utredning icke förebragts, såsom riktlinje för bedömande av avdrag för driftskostnaderna för bil i jordbruk försöksvis begagna nedanstående schablon, nämligen för gårdar mellan

5— 10	ha åker	....	200	kronor
10— 30	» »	....	200—500	»
30— 50	» »	....	300—600	»
50—100	» »	....	400—700	»
över 100	» »	....	500—800	» .

De lägre avdragen skulle tillämpas, om gården har centralt läge eller om där finns traktor, lastbil, bil, jeep, paketbil eller dylikt fordon, ävensom om å gården bedrives kreaturslöst jordbruk. De högre avdragen skulle tillämpas, om gården har ett sämre läge och om traktor, lastbil, jeep, paketbil eller dylikt fordon ej finnes på gården. Därest skogsbruk bedrives, skulle i förekommande fall allt efter omständigheterna ytterligare avdrag medgivas med belopp, som kan anses skäliga.

Vid sammanträdet behandlades också frågan om avdrag för byteskostnader för personbil. Medan vissa ledamöter ansågo, att avdrag för byteskostnad borde medgivas i samma proportion som avdrag för driftskostnader, varvid hänsyn skulle tagas icke till bytesåret utan till genomsnittet under bytesåret och de senaste fem åren, så hävdades från annat håll, att intet avdrag för byteskostnader borde medgivas. Vid företagen omröstning visade det sig att fyra ledamöter röstade för avdrag för byteskostnad och fyra ledamöter mot

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

avdrag för byteskostnad. Frågan om sådant avdrag lämnades därför öppen och finge bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

2. Skälen för bilavdrag

Sveriges Lantbruksförbund har den 22 november 1954 upprättat en promemoria, varav framgår de väsentligaste skälen, varför personbilen numera kommit till användning i jordbruket i en så ökad omfattning. Det sägs i denna promemoria, att genom den kraftiga mekanisering, som jordbruket undergått, har dess produktionsapparat blivit ytterligt känslig för störningar. Investeringen i maskiner av olika slag har ett starkt samband med arbetstopparna inom jordbruket och bristen på tillfällig arbetskraft. Maskiner, som anskaffats för att kapa arbetstopparna, äro mera komplicerade och därför mera känsliga än de maskiner, som funnits tidigare. Driftstopp, som förorsakats av maskinskador, har starkt ökat i samband med att jordbruket tillförts ett stort antal alltmer komplicerade maskiner. Härtill kommer, att maskinskadorna till största delen inträffa under de arbetsbråda perioderna. Det påpekas, att mindre maskinfirmor och järnaffärer icke ha möjlighet att hålla erforderligt reservdelslager, varför reservdelar ofta måste rekvireras från närmaste stad. Att anlita bussförbindelser för budskickning är i praktiken ogörligt. Droskbilar stå många gånger ej till förfogande just vid den tidpunkt, som en lantbrukare skulle behöva anlita dessa. De äro på landet ofta bundna av långtidsavtal för vissa dagliga körningar såsom skolskjutsar eller postkörning. En personbil kan komma till användning för hämtning av montör eller reparatör, som medför erforderliga verktyg. Ibland kan resa till verkstaden fram och tillbaka få företagas för svetsning eller svarvning av vissa löstagbara delar. Traktorerna ha ersatt de tyngre arbetshästarna, och bilar och jeepar ha ersatt de lättare. En medelstor eller större personbil, ofta med släpvagn, är ofta lämpligare och billigare än en lastbil. Oftast är det nämligen fråga om mindre transporter, såsom resor till järnhandel, smedja, centralförening, personbefordran av jordbrukaren själv och anställda ut till åkerfälten m. m. Kostnaderna för att utföra erforderliga transporter med häst och vagn skulle vid nuvarande höga arbetslöner och då detta transportmedel kräver längre tid för utförande av ett uppdrag, ställa sig betydligt högre än med bil. Bristen på arbetskraft har i hög grad omöjliggjort ett användande av de traditionella transportmetoderna.

Även om man kan säga, att transportbehovet i allmänhet är större vid de stora lantbruken, kan man inte därav draga den slutsatsen, att det endast är de större jordbruken, som behöva bil. Vid de mindre gårdarna finns i regel ingen fast anställd arbetare, och brukaren har därför att själv utföra alla arbeten. Detta är oftast endast möjligt tack vare att bil står till gårdens förfogande, och att alla lättare transporter av olika slag därigenom snabbt kunna utföras. Man kan därför påstå, att personbilen är en förutsättning för, att ensambrukaren skall hinna med erforderliga arbeten utan hjälp.

Det anföres vidare, att cykel icke användes i större utsträckning, då det är få transporter, som kunna utföras med ett sådant fordon.

Lantbruksförbundets slutsats blir, att behovet av personbilar i lantbruket framtvingats av den utveckling på olika områden, som lantbruket genomgått, främst

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

efter sista världskriget. Anpassning till en allt vidare användning av bil i jordbruket är för framtiden att förvänta, allt eftersom jordbrukarna mer och mer komma till insikt om, att den medför minskade kostnader, högre bruttoavkastning och därigenom större vinst.

3. Skälen mot avdrag

Då regeringsrätten nu ansett, att avdrag kan medgivas för personbilskostnader i jordbruket, kunde det måhända vara onödigt att beröra de skäl, som åberopas till stöd för bilavdrag. Det kan emellertid vara av intresse påminna om, att motståndet emot ifrågavarande avdrag huvudsakligen grundats på den uppfattningen, att personbilen icke kunde anses utgöra något inventarium i jordbruksdriften. Personbilen vore avsedd för personbefordran och icke för transport av spannmål, djur, gödselmedel, oljiga maskindelar eller dylikt som någon gång framhållits. De kostnader, som uppkomma för resor, som äro föranledda av jordbruksdriften, äro visserligen avdragsgilla. Men de avdrag, som medgivas för sådana såsom personbilskostnader rubricerade utgifter, borde enligt uppfattningen hos den fiskaliska sidan vara att anse såsom avdrag för beräknade kostnader för andra transportmedel, som hade inbesparats på grund av att transporterna m. m. hade utförts med den egna bilen. Erfarenheten från den årliga deklarationsgranskningen hade också givit vid handen, att de yrkade avdragen för sådana resekostnader äro tämligen små, när fråga är om jordbrukare, som icke är ägare av pelsonbil.

Det har också framhållits, att på jordbruksbilagorna såsom särskild avdragspost upptagas fraktkostnader såväl av jordbrukare, som äga personbil, som av icke personbilägande jordbrukare. Avdragen för fraktkostnader äro i förra fallet ej märkbart lägre än i senare fallet, vilket de bort vara, om personbilen i större utsträckning använts för frakt av förnödenheter och dylikt.

Över huvud taget torde man kunna säga, att det varit just svårigheterna att uppdraga en gränslinje mellan personbilen såsom ett transportmedel i jordbrukets tjänst och personbilen såsom ett fordon för privat användning, som föranlett den mera restriktiva inställning, som kommit till synes från den fiskaliska sidan. Förklaringen härtill är ju också tämligen enkel, eftersom avdrag inte kan medgivas under någon förvärvskälla för den del av uppkomna kostnader, som kan anses hänförlig till personliga levnadskostnader. Denna synpunkt torde emellertid, om man nu vill medgiva ett avdrag, kunna komma i beaktande då det gäller att bestämma storleken av avdraget.

4. Schablonmetod

När man har med en sådan besvärlig fråga att göra, som personbilskostnaderna i jordbruket utgör, skulle man gärna önska att förenkla hela komplexet av frågeställningar genom att finna en lämplig schablonmetod. Därigenom skulle ju ett visst avdrag på en gång vara givet, vilket skulle medföra en avsevärd lättnad i arbetet. Emellertid torde man inte kunna nå fram till en så enkel linje. Ett schablonavdrag skulle alltid ha den nackdelen att alla skattskyldiga, som hade personbil i jordbruket, skulle komma att yrka avdrag efter en sådan schablon. Men, såsom jag tidigare påvisat, ha de skattskyldiga så varierande pretentioner på avdragen, fastän de ha samma eller nästan lika areal åkermark, att stora svårigheter torde uppkomma att

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

få fram ett rättvist avdrag. Det skulle också komma att betyda att de, som inte haft någon utgift för bilen eller i varje fall en mindre sådan, skulle få avdrag med större belopp än det, som rätteligen borde tillkomma dem och de, som borde få ett större avdrag, finge ett mindre. Visserligen föreligger behov av enhetliga principer vid taxeringen, men dessa principer få inte avfattas på ett sådant sätt, att uppenbara orättvisor uppkomma mellan de skattskyldiga. En schablonmetod torde enligt min uppfattning vara omöjlig att genomföra och tankarna gå då i stället mot ett s. k. riktavdrag. Ett sådant avdrag innebure icke, att något till siffran bestämt belopp skulle medgivas, utan fri prövning skulle föreligga med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, oaktat en viss riktlinje för prövningen skulle angivas.

5. Objektiva faktorer för bytesavdragets bestämmande

Det vore naturligtvis önskvärt, om man på ett eller annat sätt kunde finna någon eller några objektiva faktorer, som kunde utgöra en tjänlig grundval för bestämmandet av bytesavdragets storlek. Inom industri och handel kunna ofta vissa omkostnader sättas i relation till produktionsrespektive försäljningsresultatet, och det kunde då i första ögonblicket synas, som om motsvarande förhållanden borde gälla även inom jordbruket. De faktorer, som jag här åsyftar, äro jordbrukarens intäkter och utgifter, åkerarealen, skogsarealen, avstånden till närmaste samhälle, buss, järnväg, smedja och kvarn etc, samt driftskostnaderna för bilen, i den mån de kunna fixeras.

Jag har undersökt, om det vore möjligt att i de 58 mål, som behandlades vid prövningsnämndens sammanträde i juni 1960, få fram en någorlunda jämn procentuell andel av intäkter och utgifter, som skulle motsvaras av byteskostnaden, men undersökningen har — som väntat — lämnat ett negativt resultat. De avdrag, som de skattskyldiga yrkat, ha icke vare sig det gällt driftskostnaderna för bilen eller bytesavdraget för densamma ens tillnärmelsevis uppvisat någon likformig procentsats, som kunde tagas upp såsom en riktlinje för framtida avgöranden. De skattskyldigas egna yrkanden om avdrag för driftskostnader för bilen växla, räknat i procent av:

växtproduktion från ..... 0,9—125
(bortsett från 3 extremare fall)
djurförsäljning från ..... 0,8— 5,2
(bortsett från 2 extremare fall)
skogsförsäljning från ..... 1,2— 12
(bortsett från 3 extremare fall)
summa intäkter av ovanstående från ..... 0,7— 4,8
(bortsett från 1 extremare fall)
utgifter för arbetslön, utsäde och fodermedel, djur från 1,4— 19
(bortsett från 3 extremare fall).

Av de sålunda angivna procentsatserna framgår, att intervallerna dem emellan, inom respektive grupper, äro så stora, att ett försök att utfinna något sorts medeltal icke skulle ge något rättvisande resultat.

Även yrkandena om avdrag för bilbyte förete stora variationer. Sålunda variera de yrkade avdragen i detta hänseende i procent av:

växtproduktion från ..... 2,5—420
(bortsett från 4 extremare fall)
djurförsäljning från ..... 1,4— 30
(bortsett från 2 extremare fall)
skogsförsäljning från ..... 4,8— 62
(bortsett från 4 extremare fall)

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

Summa intäkter av ovanstående
från ..... 0,7— 12
(bortsett från 3 extremare fall)
Utgifter för arbetslön, utsäde
och fodermedel, djur från .. 5,4— 50
(bortsett från 6 extremare fall).

Icke heller inom bilbytesavdragen lär det sålunda vara möjligt att med ledning av intäkter och utgifter få fram någon riktlinje.

Anledningen till att drifts- och bytes-kostnader för bilen icke kunna ställas i direkt relation till intäkter och utgifter är att söka i olika förhållanden. Driftskostnaderna för bilen äro i förhållande till andra utgifter i jordbruket relativt små, men det viktigaste i detta sammanhang är, att bilen icke är en jordbruksproducerande faktor, vars nytta kan avläsas i en stigande produktion. Dess nytta består framför allt i, att jordbrukaren sparar tid och i vissa fall kan minska på utgifterna för arbetslöner. Icke heller i förhållande till dessa kan man emellertid få fram någon relation, då man icke exakt kan mäta hur mycket, som inbesparas genom användandet av bilen. Intäkterna av spannmålsodlingen bero huvudsakligen av åkerarealen, markens beskaffenhet och väderleksförhållanden. Liknande förhållanden gälla för djurproduktionen. Utöver detta kommer intensiteten i driften och den personliga dugligheten, vilken här liksom på andra områden inom näringslivet spelar en väsentlig roll. Härmed är ingalunda sagt, att bilen icke har sin uppgift att fylla i jordbrukets tjänst. Rätt använd bidrager den utan tvivel till att effektivisera arbetet. Vad jag här vill framhålla är, att det icke varit möjligt att påvisa något mätbart förhållande mellan bilens användning och jordbrukets inkomster respektive utgifter. En sådan jämförelse kan också, om man endast tager hänsyn till beskattningsårets inkomster, bli missvisande i ett sådant fall, där goda skogsinkomster föreligga och lantbrukaren låter spannmålen ligga osåld till ett kommande år för att undvika för hög skatt.

Såsom jag tidigare nämnt, diskuterade vi i prövningsnämnden 1953 om bilavdrag kunde ställas i relation till åkerarealens storlek. Svaret blev nej, eftersom det ansågs, att yrkade och medgivna avdrag icke stodo i något direkt förhållande till åkerarealen. Frågan om bilavdragen var på den tiden tämligen ny, och tiden var inte mogen att ge några större utblickar på detta område. Jag tror, att det framför allt var uppfattningen om bilen såsom ett jordbruksinventarium, som många kände sig främmande för. Man behövde tid på sig att acceptera denna nya tanke och man hade inte riktigt klart för sig, att utöver åkerarealen det fanns andra betydelsefulla faktorer, som kunde kombineras med ett avdrag, grundat i princip på åkerarealens omfattning.

Ett avdrag grundat på en areal — vare sig det nu gäller åker eller skogsmark — har den fördelen, att den objektiva faktor, som arealen utgör, är lätt konstaterbar. I jordbruksbilagorna finnas eller skola finnas uppgifter härom, bortsett från arrendatorernas deklarationer. I sistnämnda fall liksom eljest, då uppgifter om arealen saknas, kunna upplysningar härom inhämtas ur fastighetslängden. Så långt är förfarandet alltså enkelt. Svårigheterna inträda vid bestämmandet av relationen mellan avdraget och arealen ävensom vid frågan, huruvida och i vad mån arealen skogsmark skall få inverka.

Först frågar man sig emellertid, om det finns några skäl, att använda åkerarealens storlek såsom måttstock på bilavdraget.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

Svaret härpå har varit, att en större åkerareal under i övrigt lika förhållanden ger en större intäkt än en mindre. I realiteten ställer man alltså bilavdraget via en omväg — åkerarealen — i relation till intäkterna. Såsom jag förut påpekat, finnas emellertid inga parallella linjer mellan bilavdrag och intäkter. Därmed borde åkerarealen vara utdömd såsom måttstock på bilavdraget. Detta resonemang måste emellertid anses vara något förhastat. Intäkterna avse försäljningsvärdet av den sålda skörden, men dennas värde växlar efter konjunkturer och väderleksförhållanden och står icke i något absolut förhållande till åkerarealens storlek. Åkerarealen är tvärtom en relativt fristående faktor, vars storlek har inverkan på kvantiteten skördade produkter — vars försäljningsvärde är beroende ej blott på kvantitet utan även på kvalitet och marknadspris. Med hänsyn till de skäl, som anses tala för att under vissa förutsättningar betrakta bilen såsom ett jordbruksinventarium, torde större anledning föreligga att fästa sig vid kvantiteten än försäljningsvärdet. Detta gäller exempelvis beträffande bilens användning vid hämtning av reservdelar m. m. till tröskor och skördemaskiner, vilkas förslitning givetvis blir större ju större kvantitet, som dessa maskiner skola avverka, och som sålunda behöva repareras oftare än om skörden är mindre till kvantiteten.

Även om en viss tveksamhet kan råda, bör man icke helt underkänna åkerarealens storlek såsom värdemätare på behovet av bil i jordbruk. En annan sak är, att denna värdemätare i en del avseenden bör kompletteras. Till denna fråga återkommer jag senare under rubriken "Jämkningsfaktorer".

En särskild fråga i detta sammanhang inställer sig tämligen omedelbart. Hur långt ner skall man gå beträffande åkerarealen, om den skall läggas till grund för ett bytesavdrag? Som vanligt vid olika gränsdragningsproblem kunna olika meningar råda, och det nu föreliggande spörsmålet utgör intet undantag. Själv har jag sökt hävda, att 20 hektar vore en lämplig gräns, om icke särskilda skäl föranledde till annat; men denna uppfattning har icke gillats av prövningsnämnden i Kalmar. Jag har menat, att en personbil är en så pass dyrbar sak, att man inte investerar ett sådant fordon i jordbruket såsom ett inventarium, om icke jordbruket vore större. I ett mindre jordbruk får anskaffandet av personbilen antagas närmast ha skett för tillgodoseende av jordbrukarens önskan att äga en personbil för privata körningar. Det har också i diskussionen om bytesavdrag gjorts gällande, att det är jordbrukarens önskan att ifråga om tillgång på personbil bli likställd med andra samhällsklasser i liknande inkomstlägen, som närmast föranlett honom att skaffa sig bil. Även om denna uppfattning med sin generella räckvidd i allmänhet torde få anses alltför tillspetsad, måste densamma ha ett visst värde, då det gäller gränsdragningen mellan jordbruken. Det ligger då i sakens natur, att man fäster större vikt vid den nyss angivna uppfattningen, om det är fråga om mindre jordbruk. Å andra sidan har det hävdats, att det många gånger just är de mindre jordbruken, som ha behov av personbil, och att för dem tillgången på sådan bil är en förutsättning för, att en jordbrukare skulle kunna ensam sköta sin gård utan att behöva anlita lejd arbetskraft. Det är möjligt, att det ligger en viss sanning i detta, men om det viktigaste argumentet för bytesavdrag är jordbrukets mekanisering,

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

och det mindre jordbruket icke omfattas härav, så bortfaller den väsentliga anledningen att anse personbilen såsom ett jordbruksinventarium. Om behov i övrigt föreligger att använda personbilen för resor till bank, centralförening, kvarn etc, så borde jordbrukaren vara tillgodosedd, om han medgives ett avdrag för bilens driftskostnader med belopp, som skulle motsvara beräknad ersättning för rese- och transportkostnad.

För att belysa vilken inverkan en gränsdragning kan ha för jordbruk av olika storlek i Kalmar län må följande nämnas. Enligt en år 1960 verkställd utredning angående lokaliseringsplaneringen i länet uppgick år 1956 åkerarealen i länet till 170.316 hektar och skogsmarksarealen till 378.963 hektar. Antalet brukningsenheter med mer än 2 hektar åker utgjorde enligt verkställda jordbruksräkningar år 1951 11.644 och år 1956 10.905. Det sistnämnda antalet brukningsdelar fördelar sig på följande sätt:

2— 5 hektar	..	2.007		
5— 10 »	..	3.508	5.515	
10— 15 »	..	2.032		
15— 20 »	..	1.162	3.194	8.709
20— 30 »	..	1.173		
30— 50 »	..	653		
50—100 »	..	263		
över 100 »	..	107	2.196	2.196
			Summa	10.905

Man har nu menat, att en gränsdragning vid 20 hektar skulle vara alltför oförmånlig för jordbrukarna därigenom, att endast ett mindre antal skulle komma i åtnjutande av bytesavdrag. Denna invändning saknar dock enligt mitt förmenande relevans, eftersom det här är fråga om att avgöra, i vilka fall en personbil kunde anses vara ett jordbruksinventarium, och icke att tillgodose ett större eller mindre antal jordbrukare med visst avdrag. Prövningsnämnden har emellertid numera bestämt gränsen till c:a 10 hektar med hänsyn till vissa utslag från kammarrätten, för vilka jag senare skall redogöra.

Frågan om skogsarealens inverkan på bilavdraget har icke stått så i förgrunden som åkerarealen. Detta är väl också ganska förklarligt, eftersom skötseln av skogen till sin omfattning i regel icke kan jämföras med skötseln av jordbruket. Avverkningar och på grund härav uppkomna intäkter förekomma (möjligen med undantag för norrlandslänen) icke så regelbundet, vilket medför större svårigheter att bedöma skäligheten av bilavdrag med hänsyn till skogen. Självfallet tarvar skogen sin tillsyn, även om avverkningar icke förekomma, men jag tror inte, att bilen skulle betraktas såsom ett inventarium å en fastighet med uteslutande skog, med mindre det vore fråga om mycket stora skogsarealer (kanske 1.000 har eller mer). I ett sådant fall torde för övrigt sannolikt skogen utgöra råvarutillgång för en rörelse och bilkostnaderna hänföras till omkostnader för rörelse. Vad nu sagts bör emellertid icke utesluta att, om bilen användes såväl i jordbruk som skogsbruk, ett bilbytesavdrag, vars storlek beräknats med tanke enbart på jordbruket, bör kunna höjas med avseende å bilens användning i skogsbruket.

Av visst intresse är här att nämna ett utslag av regeringsrätten den 15 mars 1956 angående 1952 års taxering av en godsägare, som ägde en utarrenderad jordbruksfastighet med ett taxeringsvärde av 213.200 kronor, varav 40.300 kronor skogsvärde,och som redovisade en intäkt av skogsbruk med 6.434 kronor av sålda skogsprodukter och 25.000 kronor av upp-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

låten avverkningsrätt. Han hade yrkat avdrag för driftskostnader för personbil med 310 kronor men fick intet avdrag. De närmare omständigheterna i målet känner jag emellertid icke till. Jag vill också nämna, att prövningsnämnden i Kalmar vägrat yrkat avdrag med 30 % av mellanavgiften vid byte av bil eller med 1.665 kronor för en fastighet, där inägorna utarrenderats men skogen, som omfattade 40 har, behållits.

Helt allmänt torde jag våga säga, att prövningsnämnden skulle vara beredd att höja ett bytesavdrag, som grundats på åkerarealens storlek, med 100—200 kronor, om skogsarealen håller sig omkring 75—100 har eller däröver. Någon större inverkan på bytesavdragets storlek torde sannolikt förekomsten av skog i allmänhet icke komma att få.

Såsom ytterligare faktorer av objektiv natur bör nämnas ägornas arrondering och fastighetens läge med avseende å avstånd till vissa orter och platser, såsom avsättningsorten för produkterna, busshållplats, järnvägsstation, smedja eller reparationsverkstäder, kvarn. Allt detta har en väsentlig betydelse för bedömandet av skäligheten av ett bytesavdrag. Det säger sig självt, att närbelägenheten till försäljningsorten minskar behovet av personbil, liksom närbelägenheten till andra här nämnda platser. Frågan skulle bli, om det är möjligt att bestämma ett visst avstånd, under vilket personbilen icke skulle anses nödvändig. En sådan gränsdragning torde emllertid vara omöjlig att genomföra, bland annat av den anledningen, att avstånden till de nämnda orterna och platserna i de flesta fall äro helt olika sinsemellan. Icke heller torde det vara möjligt att få något sorts medeltal av de olika avstånden såsom riktlinje för bestämmandet av bytesavdraget. En utväg vore om uppgifter av tillförlitlig karaktär kunde erhållas om antalet resor, som körts de olika sträckorna, varigenom man kunde få fram antalet körda kilometer. Hade man körsträckan klar för sig, torde det vara lättare att bestämma ett avdrag såväl för driftskostnaden, om säker uppgift om den totala driftskostnaden kunde erhållas, som för byteskostnaden. Som bekant föreligga emellertid i detta hänseende vissa svårigheter, som torde medföra, att en sådan metod icke generellt kan genomföras. Endast ett mindre antal jordbrukare för körjournal över personbilens användning i jordbruket och i de fall, då sådan föres, göres från den fiskaliska sidan ofta invändning om, att densamma av olika anledningar icke är tillförlitlig. Det ligger också i sakens natur, att uppgifterna i körjournalen måste underkastas granskning på samma sätt som bör ske med allt annat material vid taxeringen — de eventuellt oriktiga uppgifterna bli icke sannare för det de lämnats skriftligen i en journal — men om de lämnade uppgifterna anses såsom riktiga, skulle det ges en fastare utgångspunkt för bedömningen. Körsträckan i jordbruket är en god mätare på personbilens användning såsom jordbruksinventarium, och man kunde då tänka sig en proportionell fördelning av de totala driftskostnaderna och byteskostnaden såsom en avdragsgill utgift eller, om man inte vågar sig på en sådan fördelning i fråga om bytesavdraget, en beräkning efter annat relationstal, som bestämdes till viss bråkdel av det procenttal, som erhålles vid en proportionell fördelning.

Den relativa närbelägenheten har icke hindrat, att vederbörande skattskyldige erhållit avdrag av regeringsrätten i nedanstående fall, där avstånden utgjorts i km:

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

Utslag den		Stad eller samhälle	Buss	Järnväg	Smedja	Allmän väg
14/9 1956 (byte)		—	—	0,7—0,8	—	—
7/2 1957 (driftskostn.)		10	0,3	under 1	—	—
26/2 1957 (byte)		20	3	3	4	1
23/5 1957 (byte och driftskostn.)		3	—	—	—	0,2
16/12 1958 (byte)		13	—	4	—	1,5
29/4 1959 (byte)		8	—	3—4	—	—

Sammanställningen säger i och för sig icke så mycket, eftersom avdragsrätten är beroende även av andra faktorer än avstånden, men den kan måhända likväl ha sitt intresse.

Slutligen vill jag såsom en objektiv faktor för bytesavdragets bestämmande nämna möjligheten av att använda samma relation, som föreligger mellan driftskostnaden för personbilens användning i jordbruket och den totala driftskostnaden. Förutsättningen härför skulle vara, att bilkostnaderna i jordbruket vore kända och det är, som jag förut påpekat, många gånger ovisst, om tillförlitliga uppgifter kunna erhållas. Även om man mer eller mindre kan godtaga lämnade uppgifter om dessa kostnader, göres den invändningen, att förutsättningen för bytesavdrag är, att personbilen är ett jordbruksinventarium och att den icke blir ett sådant inventarium med mindre den användes och lämpligen bör användas i jordbruket i viss omfattning, medan driftskostnadsavdraget intet annat är än ett avdrag för beräknad ersättning för rese- och transportkostnader. Det skulle alltså här vara fråga om två olika storheter, som icke kunna koordineras. Då det gäller de minsta jordbruken kan enligt min uppfattning denna teori om avdraget för driftskostnader vara försvarlig, men ifråga om de större jordbruken, där personbilen till en del måste anses vara ett jordbruksinventarium, kan jag icke anse driftskostnaden för annat än vad den är, nämligen en kostnad för bilen, och jag skulle i sådana fall icke vara ovillig att lägga den nämnda relationen till grund för ett bytesavdrag under vissa förutsättningar. En förutsättning bör vara, att man känner till den avyttrade bilens ålder och värde, så att det kan kontrolleras, att lantbrukaren icke byter bil bara därför, att han vill ha en ny och modern bil, som är mer eller mindre lyxbetonad. Den nya bilen bör alltså icke vara av dyrbarare slag än den avyttrade. Är detta emellertid förhållandet, bör vid beräkningen av bytesavdraget viss reducering ske av inköpskostnaden. Därjämte borde anskaffningskostnaden för den nya bilen reduceras med skäligt belopp för den del av kostnaden, som föranledes av att personbilen är avsedd för personbefordran och inredd med tanke på passagerarnas bekvämlighet. Man skulle sålunda härigenom få fram ett pris, som skulle avse en bil, som icke hade annan utrustning än den, som vore nödvändig för att användas i jordbruksdriften. Bytesavdraget skulle då kunna bestämmas på grundval av ett sådant reducerat pris.

6. Jämkningsfaktorer

Har man den uppfattningen, att man vid bytesavdragets bestämmande skulle kunna utgå från åkerarealens storlek, så är det uppenbart att man måste göra vissa

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

justeringar i den princip, som sålunda uppställts. Åkerarealens storlek kan icke ensam ge ett rättvisande utslag om ock i vad mån personbilen i jordbruket kan anses som ett driftsinventarium. Man blir nödsakad tillgripa vissa jämkningsfaktorer, vilkas såväl absoluta storlek som relativa betydelse i förhållande till åkerarealen äro synnerligen svårbestämbara. På något sätt måste desamma emellertid få inverka på slutresultatet och jag är rädd för att i varje fall till en början, deras obestämbarhet medför, att man — utan att desamma närmare preciseras — tillgriper en så pass svävande skönsmässig bedömning, att avsikten att uppnå en jämnare bedömning ifråga om avdragsrätten icke blir förverkligad.

Bland jämkningsfaktorer bör först nämnas avståndet till närmaste stad eller större samhälle, buss, järnvägsstation, smedja, kvarn eller ägor emellan. Hur tungt i vågskålen skola dessa avstånd väga absolut och relativt? Men samma fråga kan uppställas beträffande andra jämkningsfaktorer. Driftsinriktningen har uppgivits vara en sådan faktor och det har från jordbrukarehåll sagts att, om jordbruket vore kreaturslöst borde man sänka avdraget, eftersom det i sådant fall skulle bli mindre körningar. Uppgiften är måhända riktig i och för sig, men det är av lika stort intresse att se, hur den — såvitt jag förstår — riktigaste avdragsmetoden, beräknad efter körsträckan i jordbruket, tvingar sig fram i olika sammanhang utan att man helt och fullt vill acceptera den som grundval för bytesavdragets bestämmande. Förekomsten av annat fordon än personbil, t. ex. jeep, paketbil, bör också inverka på bytesavdragets storlek. Något större avseende synes prövningsnämnden icke ha fäst vid förefintligheten av traktor i jordbruket. Detta hade emellertid bort ske, eftersom vissa transporter, t. ex. av mjölk, sker med traktor, om sådan finnes. Saknas traktor, kommer personbilen i stället till användning ifråga om lättare körslor. Finnes traktor, bör sålunda bytesavdraget reduceras. Om en dyrare personbil inbytts än som anses erforderlig i jordbruket, torde vid bestämmandet av bytesavdraget den erlagda mellanavgiften reduceras med ett skäligt belopp, som beräknas med hänsyn till att inköpspriset för den nya bilen icke bör som regel få överstiga 12.000—13.000 kronor. Förekomsten av skog å jordbruksfastigheten kan om skogsarealen uppgår till 75—100 hektar, medföra att bytesavdrag medgives, om åkerarealen ensam icke skulle anses tillräcklig för att motivera ett sådant avdrag, eller i andra fall föranleda en mindre höjning i avdraget.

De olika jämkningsfaktorer, som här ovan berörts, kunna spela olika roll i de enskilda fallen och det är vanskligt, att helt allmänt besvara en fråga vilken rangordning, som dessa faktorer kunna ha sinsemellan. Efter vad jag erfarit från erfarna och sakkunniga jordbrukare — tillika ordförande i taxeringsnämnd — synes man dock benägen att till de betydelsefullaste faktorerna räkna avståndet till verkstaden och frågan om ägornas arrondering. Beträffande särskilt sistnämnda fråga har påpekats att stora avstånd mellan ägorna — i något fall upp till en mil tvärsöver ägofigurerna — nödvändiggör användandet av personbil för exempelvis tillsyn och mjölkning av djur samt transport av arbetsfolk. Särskilt i länets skogsbygd äro ägorna mera spridda än på länets slättbygd. I tredje rummet skulle komma avståndet till kvarn, som särskilt för de mindre jordbruken är betydelse

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

fullt, och därefter avstånden till järnvägsstation och busshållplats. Avståndet till närmaste samhälle, som icke är avsättningsort, spelar mindre roll, eftersom man ofta kan använda postgången för att betala exempelvis en förfallen växel.

Beträffande särskilt småbruken, som ofta ligga illa till inne i skogarna, är avståndet till allmän landsväg mycket betydelsefullt. Ofta komma visserligen förnödenheter med buss eller lastbil, men dessa fordon köra icke fram till gården, utan lantbrukaren får hämta dem vid landsvägen. Icke heller går mjölklinjen fram till sådana smågårdar utan mjölken får transporteras av småbrukaren till mjölkbordet vid landsvägen. Sådana småbruk ligga ofta fyra till fem kilometer och än mera in i skogen.

En fråga, varom i viss mån tveksamhet kan råda, är den i vad mån ett innehav av personbil, som är föranlett av jordbrukarens sjukdom, invaliditet etc, kan medföra bytesavdrag, om andra förutsättningar för sådant avdrag icke föreligga. Frågan är ju den, om personbilen är ett jordbruksinventarium även i sådant fall. I och för sig torde väl bilinnehavarens sjukdom icke kunna förvandla fordonets karaktär till ett driftsinventarium, men i praktiken torde hänsyn till sjukdomen, invaliditeten etc, tagas på samma sätt som vid inkomst av tjänst avdrag för resekostnader i sådana fall medgives för egen bil eller annat dyrare fortskaffningsmedel än cykel, moped etc.

7. Kammarrättsutslag

För länets vidkommande har kammarrätten under åren 1959—1960 meddelat fem utslag om bytesavdrag, som här väckt en viss uppmärksamhet och föranlett prövningsnämnden att taga sin mera restriktiva inställning under omprövning. Samtliga utslag avse fastigheter med mindre åkerareal — från 9 till 23 hektar åker — och i samtliga fall ha bytesavdrag erhållits med växlande belopp. En sammanställning över dessa utslag visar, att kammarrätten icke såsom grund för bytesavdrag lagt relationen mellan driftskostnaden för personbilen i jordbruket och den totala driftskostnaden. Vilka principer, som eljest använts, framgå icke av handlingarna i målen. Det enda jag här kan säga är, att kammarrätten beviljat högre avdrag än prövningsnämnden skulle ha gjort även efter sin reviderade uppfattning med undantag för utslagen den 21 april och 18 september 1959.

8. Prövningsnämndens beslut i juni 1960

De första av kammarrättens utslag medförde, att i prövningsnämnden diskussionen om bytesavdrag åter blev livaktig. Samtliga mål om bytesavdrag, 58 stycken, uppskötos till sista sammanträdet i juni för att få en så enhetlig behandling som möjligt. Motståndet mot bytesavdrag även för mindre gårdar fick ge vika under trycket av nämnda kammarrättsutslag och därefter kunde man ena sig om att bytesavdrag skulle beräknas för gårdar

med 10 ha åker efter 10 % av mellanavgiften
» 15 » » » 15 % » »
» 20 » » » 20 % » »
» 30 » » » 30 % » »
» 40 » » och däröver 40 % av mellanavgiften.

Ett maximum bestämdes alltså till 40 procent av mellanavgiften. Hänsyn skulle också i det enskilda fallet tagas till de jämkningsfaktorer av olika slag, som jag tidigare omnämnt.

Av dessa 58 mål framgår att det av den skattskyldige yrkade bytesavdraget i

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

många fall icke står i samma relation till mellanavgiften som driftskostnaden för personbilen i jordbrukets tjänst till den totala driftskostnaden. Den argumentering för erhållande av bytesavdrag, som många gånger föres i denna riktning, har sålunda icke använts av ett stort antal skattskyldiga — om nu detta kan bero på att man icke är övertygad om riktigheten av en sådan argumentering eller av annan orsak är svårt att avgöra. I 23 fall är relationstalet för bytesavdraget lika med relationstalet för driftskostnaden, i 17 fall lägre och i 5 fall högre. I 13 fall har uppgift icke lämnats om den totala driftskostnaden eller om mellanavgiften, varför någon bedömning i dessa fall icke kunnat göras.

Om man nu undersöker på vilket sätt prövningsnämndens principbeslut utfallit, finner man att i 19 fall av 58 bytesavdrag medgivits i närmaste anslutning till de angivna procenttalen för olika åkerarealer. I andra fall har speciell hänsyn tagits till avstånd, till annat fordon, till dyrare vagn och till skog. Å andra sidan synes en så stor skogsareal som 778 hektar icke haft någon inverkan på bytesavdraget. Man har också haft en benägenhet att för gårdarna upp till 13—14 hektar bestämma avdraget till 500—600 kronor, oavsett att resultatet avviker från 10 % av mellanavgiften. I några fall har avdrag icke bestämts till högre belopp, enär den klagande skattskyldige icke begärt att få mer i avdrag. I stort sett torde man kunna säga, att prövningsnämnden följt de uppställda riktlinjerna, men att utgångspunkten för bestämmandet av avdragets storlek — åkerarealens storlek — visat sig i flertalet fall icke utan vidare vara tillfyllest för att få fram ett såsom skäligt ansett bytesavdrag. Huruvida de avvikelser, som gjorts från huvudregeln, i det enskilda fallet till beloppet äro riktigt avvägda torde — liksom alltid vid en skönsmässig bedömning — kunna vara föremål för delade meningar.

9. Måhända ett uppslag

Såsom förut nämnts, grundade sig prövningsnämndens beslut i juni 1960 angående bilbytesavdragen praktiskt taget uteslutande på åkerarealen. Metoden ger emellertid i enlighet med vad tidigare utvecklats icke något tillfredsställande resultat. Detta var anledningen till att jag funnit det angeläget att söka andra utvägar för lösandet av denna fråga. Såsom grundmaterial har jag begagnat de 58 målen från juni 1960 och såsom faktorer använt mig av åkerarealen och de jämkningsfaktorer, som förut nämnts.[1] Undersökningen har resulterat i en formel för uträknande av bytesavdragets storlek, vars syfte skulle vara att i första hand underlätta för prövningsnämnden att uppnå rättvisa och likformighet vid bedömandet av bytesavdragen men även att tjäna som en riktlinje i taxeringsnämndernas arbete. Formeln utgår från att traktor finns på gården, att lastbil icke finns och att skogsarealen är jämförelsevis obetydlig, så att byteskostnadsavdraget icke bör påverkas av densamma.

För varje i formeln ingående faktor har angivits en koefficient. Ett procenttal för åkerarealen erhålles för underlättandet av uträkningen direkt ur en tabell. Denna procent har framräknats efter $\frac{\text{åkerarealen (dock högst 2,5)}}{10} \times \sqrt{\text{åkerarealen}}$ och har givit följande procent.

[1] Uträkningen, som omfattade lösningen av åtskilliga ekvationer med sju obekanta, har utförts av landskanslisten Ebbe Biborg.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

Areal i hektar	Procent	Areal i hektar	Procent
1	0,10	34	14,58
2	0,28	36	15,00
3	0,52	38	15,41
4	0,80	40	15,81
5	1,12	42	16,20
6	1,47	44	16,58
7	1,85	46	16,96
8	2,26	48	17,32
9	2,70	50	17,68
10	3,16	52	18,03
11	3,65	54	18,37
12	4,16	56	18,71
13	4,69	58	19,04
14	5,24	60	19,36
15	5,81	65	20,16
16	6,40	70	20,92
17	7,01	75	21,65
18	7,64	80	22,36
19	8,28	85	23,05
20	8,94	90	23,72
22	10,32	95	24,37
24	11,76	100	25,00
26	12,75	105	25,62
28	13,23	110	26,22
30	13,69	115	26,81
32	14,14	120	27,39

I övrigt har följande koefficienter använts, nämligen för avstånden till

Samhälle	0,15
Buss, järnväg	0,15
Smedja	0,25
Kvarn	0,10
Ägorna	0,25

Sedan vederbörliga multiplikationer utförts, summeras de erhållna talen, varvid erhålles den procent av mellanavgiften, varmed bytesavdrag borde medgivas.

Uträkningen kan ske enligt följande exempel.

	Avstånd i km	Koefficient	Procent
åkerareal i hektar 17	—	—	7,01
avstånd till samhälle	8	0,15	1,20
» » buss, järnväg	4	0,15	0,60
» » smedja	12	0,25	3,00
» » kvarn	5	0,10	0,50
» mellan ägorna	0,2	0,25	0,05
Summa	—	—	12,36

Om mellanavgiften är 6.000 kronor, skulle alltså avdrag medgivas med omkring 750 kronor. Uträkningen är sålunda tämligen enkel och torde icke behöva bereda några bekymmer. Olägenheten är att de uppgifter, som behövs, i allmänhet icke finnas tillgängliga i deklarationsmaterialet. Om icke tillräcklig ortskännedom finns representerad i nämnderna, måste förfrågan göras hos den skattskyldige.

I mars 1961 bad jag ordförandena i taxeringsnämnderna, att lämna uppgifter om behandlade bytesavdrag. Enligt mig tillhandakomna uppgifter ha i taxeringsnämnderna vid 1961 års taxering behandlats 156 fall av bytesavdrag, varav 14 avslagits. Över de sålunda bahandlade fallen har gjorts vissa sammanställningar, varav framgår att stora olikformigheter råda inom olika nämnder ifråga om bilbytesavdragen och att ett starkt behov föreligger av anvisningar icke bara i form av allmänna ordalag utan i någon konkretiserad form.

Dessa sammanställningar har jag i augusti skickat ut till respektive ordförande och bett desamma komma in med kritik mot formeln eller eljest komma med förslag till lösning av frågan. Av de inkomna svaren från sjutton ordförande framgår, att sexton anser en uträkning efter någon formel är lämplig såsom riktlinje. Alternativt har föreslagits avdrag efter åkerareal enligt följande.

5—10	hektar	5—15	% av	mellanavgiften
10—20	»	10—20	% »	»
20—30	»	15—25	% »	»
30—50	»	20—30	% »	»
50—	»	25—40	% »	»

Detta förslag lider enligt min mening bland annat av det felet, att spännvidden i procentsatserna är alldeles för stor och

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

sålunda lämnar samma utrymme för olikformigheter som för närvarande.

Andra förslag grunda sig på körsträckor, körjournaler etc. Min uppfattning om en sådan beräkningsmetod har jag tidigare angivit.

Beträffande koefficienterna för åkern har två ordförande föreslagit sänkning och en höjning och för avståndet till samhälle ha elva föreslagit höjning till 0,25 och en till 0,75. Beträffande avståndet till buss och järnväg anse två en höjning vara befogad. Ifråga om avståndet till smedja, kvarn och mellan ägorna föreslås höjning av respektive en och två ordförande, medan en anser koefficienten för kvarn böra sänkas.

Nio ordförande ha motsatt sig att bestämma en lägsta åkerareal för beviljande av bytesavdrag, medan övriga tillfrågade anse en gräns från 2 till 10—15 hektar böra införas.

Beträffande skogens inverkan på bytesavdraget anse femton ordförande att hänsyn måste tagas till skogen.

Härutöver bör tilläggas, att önskemål uttalats om, att hänsyn också bör tagas till mjölkbord eller mjölkuppsamlingsställe genom någon lämplig koefficient. Därjämte har i något fall anmärkts, att åkerarealen är en alltför dominerande faktor vid bestämmandet av avdraget enligt formeln och att större hänsyn borde tagas till gårdens läge ur kommunikationssynpunkt.

Slutligen må framhållas, att det ligger i sakens natur, att om förhållanden föreligga, som avvika från normalfallet, t. ex. många resor till stad för försäljning av potatis och trädgårdsprodukter, smågristransporter etc., en höjning av avdraget är befogat. Sådana avvikelser eller liknande äro alltid förenade med en regel, som icke utger sig för att vara annat än en riktlinje.

Oaktat några större erinringar icke inkommit mot den försöksvis upprättade formeln ha taxeringsnämndernas beslut i allmänhet högst avsevärt avvikit från det resultat densamma skulle ge.

Exempelvis har sålunda i de två första av nedanstående fall samma procentuella avdrag medgivits, ehuru avstånden till de aktuella platserna äro högst olika, och i det tredje exemplet, där avstånden äro nästan lika, olika procentuella avdrag beslutats.

Dekl.nr	Exempel 1	
	119/980	231/1079
Areal i har	15	15
Avstånd till samhälle	9	1
» » jvg eller buss ..	6	1
» » smedja	6	2
» » kvarn	12	2
» mellan ägorna	4	4
Medgivet avdrag i % av bytes-kostnaden	25,00	25,00

Dekl.nr	Exempel 2	
	102/1126	230/154
Areal i har	20	20
Avstånd till samhälle	6	3
» » jvg eller buss ..	6	3
» » smedja	2	2
» » kvarn	6	3
» mellan ägorna	6	2
Medgivet avdrag i % av bytes-kostnaden	25,05	25,00

Dekl.nr	Exempel 3	
	87/2110	225/464
Areal i har	25	25
Avstånd till samhälle	3	3
» » jvg eller buss ..	3	1
» » smedja	2	2
» » kvarn	3	3
» mellan ägorna	1	2
Medgivet avdrag i % av bytes-kostnaden	13,89	25,00

Vid prövningsnämndens sammanträde den 9 januari 1962 för behandling av an-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28

visningarna till ledning vid 1962 års taxering diskuterades även frågan om driftsavdraget för bil och bilbyteskostnaden.

Såsom allmän rekommendation uttalade prövningsnämnden, att driftsavdraget borde medgivas på sätt framgår av nedanstående:

för gårdar mellan					
5—10	har	åker	300	kronor	
10—20	»	»	300—600	»	
20—30	»	»	400—700	»	
30—50	»	»	500—800	»	
50—100	»	»	600—900	»	
över 100	»	»	700—1000	»	

I övrigt skulle tillämpas de anvisningar, som angivits i beslutet den 30 oktober 1958.

Ifråga om bilbytesavdrag fann prövningsnämnden lämpligt, att såsom riktlinje för bilbytesavdragets bestämmande begagnades dels en tabell med visst procenttal för areal åker, dels vissa jämkningsfaktorer. En ny sådan tabell hade utarbetats, som medförde både absolut och relativt högre avdrag för smågårdar än enligt den förra tabellen och något högre avdrag för större gårdar. Koefficienterna för avstånd till samhället och till närmaste allmänna kommunikationsmedel höjdes till 0,25.

Procenten för åkerarealen har uträknats efter formeln $\frac{\text{arealen}}{2}$ (dock högst 4 $\times \sqrt{\text{arealen}} - \frac{\text{arealen}}{10}$ och givit följande procent.

Areal i hektar	Procent	Areal i hektar	Procent
34	19,92	60	24,98
36	20,40	65	25,75
38	20,86	70	26,47
40	21,30	75	27,14
42	21,72	80	27,78
44	22,13	85	28,38
46	22,53	90	28,95
48	22,91	95	29,49
50	23,28	100	30,00
52	23,64	105	30,49
54	23,99	110	30,95
56	24,33	115	31,40
58	24,66	120	31,82

Areal i hektar	Procent	Areal i hektar	Procent
1	0,40	14	13,57
2	1,21	15	13,99
3	2,30	16	14,40
4	3,60	17	14,79
5	5,09	18	15,17
6	6,75	19	15,54
7	8,56	20	15,89
8	10,51	22	16,56
9	11,10	24	17,20
10	11,65	26	17,80
11	12,17	28	18,37
12	12,66	30	18,91
13	13,12	32	19,43

I övrigt borde följande koefficienter användas, nämligen för avstånden till

Samhälle	0,25
Buss, järnväg	0,25
Smedja	0,25
Kvarn	0,10
Ägorna	0,25

Det uttalades, att ett sådant sätt att beräkna bilbytesavdraget finge anses såsom ett led i försöken att finna en rättvisande lösning och att beräkningsmetoden förutsatte, att normala förhållanden förelåge i avseende å bilens användning. Vid avvikelse härifrån borde det framräknade avdraget justeras. Sålunda kunde det vara befogat att höja respektive sänka avdraget, om bilen användes i jordbruket mer än normalt eller i mindre utsträckning.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-13 01:15:28