

# Meddelanden från Riksskatteverket

Utg. av Skattenytt, Leksand, tel. 0247-104 30 • Ansv. utgivare: Kammarrättsrådet Hans Bylin

Serie I ang. direkt skatt

Motsvarar Riksskatteverkets författningssamling (RSFS) och Riksskatteverkets förhandsbesked mm (RSV/FB) serie Dt = Direkt skatt – Taxering

Nr 8 1980 – Årg. 10

## Riksskatteverkets föreskrifter m m om värdering av förmån av fri och delvis fri bil vid inkomst av tjänst;<sup>1</sup>

RSV Dt  
1980:14

utfärdade den 25 september 1980.

RSFS 1980:35

### 1 Inledning

#### 1.1 Allmänt om lagstiftningen

Regeringen har med stöd av 42 § kommunalskattelagen (KL) uppdragit åt RSV att för varje kalenderår fastställa föreskrifter för värdering av bilförmån. Värdet av fri eller delvis fri bil skall enligt anvisningarna till nämnda paragraf bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga faktiska kostnader för innehav av bilar i olika pris- och åldersklasser vid olika årliga körsträckor. Bilen skall anses ha körts minst 1 000 mil i privat bruk under året om inte den skattskyldige kan göra sannolikt att den privata körsträckan har varit kortare. Utgångspunkten för värderingen är att förmånsvärdet skall motsvara den inbesparing av kostnader som förmånshavaren gör genom bilförmånen. Det skattepliktiga förmånsvärdet bör följaktligen motsvara de kostnader förmånshavaren skulle ha haft om han själv ägt bilen. Det är emellertid inte möjligt att i varje enskilt fall göra en exakt beräkning av dessa kostnader. Värderingen måste istället ske efter vissa schabloner. Dessa grundas på uppgifter om genomsnittliga faktiska kostnader för bilar i olika pris- och åldersklasser vid olika årliga körsträckor.

#### 1.2 Skattepliktig bilförmån

Med bilförmån avses sådan förmån som innebär att den skattskyldige för privat bruk får utnyttja bil på grund av anställning eller uppdragsförhållande. Detta gäller även i de fall förmångivaren tillhandahåller sk leasingbil. Med bilförmån jämställs fall där den skattskyldige genom anställning, uppdragsförhållande, aktivt deltagande i föreningsarbete eller liknande kunnat erhålla förmånligt hyresavtal. Skatteplikt föreligger även om avtalet ingåtts med annan än förmångivaren t ex med utomstående uthyrningsföretag, om det föreligger ett samband mellan det förmånliga hyresavtalet och anställningen eller uppdragsförhållandet.

Som skattepliktig bilförmån räknas även sådana fall där förmånligt hyresavtal erhållits beroende huvudsakligen på att bilen även skall utnyttjas i betydande omfattning för reklamändamål.

Även i fall då den skattskyldige själv äger bilen kan en med bilförmån jämställd förmån föreligga. Så är fallet om bilen p g a anställnings- eller uppdragsförhållande har förvärvats på mycket förmånliga villkor t ex genom fördelaktigt återköpsavtal och om avtalet reellt sett innebär att

<sup>1</sup> Jfr RSFS 1979:47 RSV Dt 1979:13

RSV Dt 1980:14  
RSFS 1980:35

bilen kunnat innehas på ett med bilförmån jämförbart sätt. Sådant avtal kan t ex innebära att den skattskyldige förvärvat bilen av sin arbetsgivare utan att behöva erlägga någon kontant likvid och med skyldighet att amortera endast obetydliga belopp.

Med bil avses både personbilar och andra bilar som utnyttjas eller kunnat utnyttjas i huvudsak för personbefordran (t ex lätta lastbilar med skåpkarosseri). För andra bilar får värdet av privat nyttjande beräknas efter en prövning i varje enskilt fall.

## 2 Värderingsprinciper

### 2.1 Kostnadsberäkningar

Kostnaden för bil är beroende dels av vissa årsbundna kostnader såsom värdeminskning, skatt och försäkring, dels av milbundna kostnader såsom bensin och reparation.

Det föreligger ett klart samband mellan en bils nyanskaffningspris och de årsbundna kostnaderna, dvs ju högre bilens nyanskaffningspris är desto högre blir de årsbundna kostnaderna. Det föreligger som regel motsvarande samband mellan bilens prisklass och de milbundna kostnaderna.

Värderingen av bilförmån kan därför som regel ske utifrån i huvudsak två faktorer, nämligen bilens prisklass och antalet körda mil.

I nedanstående tabell anges de förmånsvärden som för där angivna prisklasser och körsträckor skall tas upp som skattepliktigt förmånsvärde. Värdena har beräknats med utgångspunkt från att samtliga kostnader för bilen har betalats av annan än förmånshavaren (dvs helt fri bil). Tabellbeloppen motsvarar således vad det genomsnittligt under inkomståret skulle ha kostat att äga och köra en bil i viss prisklass ett visst antal mil.

I tabellen anges olika värden för nya och äldre bilar inom resp pris- och körsträckeklass. Med nya bilar avses de två senaste årens modeller (vid 1981 års taxering bilar av årsmodell 1979 eller senare). Med äldre bilar avses två t o m sex år gamla bilar, dvs vid 1981 års taxering bilar av årsmodell 1975–1978. För bilar som är av äldre årsmodell än de i tabellen angivna bör lägre värde sättas (se punkt 5 tredje stycket).

Den del av bilkostnaderna som utgörs av kapitalkostnad, beräknas efter en viss procentuell andel av genomsnittliga nyanskaffningspriset för senaste årsmodell i respektive prisklass. Denna kostnad beräknas för prisklasserna I–III efter 11 %, för prisklasserna IV och V 12 % och för prisklass VI 13 %. För äldre bilar beräknas procentsatsen till 6 för prisklasserna I–III och 7 för prisklasserna IV–VI. Procentsatserna avser 1 000 mils årlig körsträcka.

Vid förmånsvärderingen medräknas även den del av bilkostnaderna som utgörs av finansieringskostnad, dvs en beräknad ränta på bilens värde. Denna del bestäms med utgångspunkt i bilens värde och efter en beräknad marknadsränta, justerad med hänsyn till avdragsrätten för skuldräntor. Marknadsräntan bestäms till 2 % över riksbankens diskonto vid årets ingång. Räntan beräknas till en tredjedel av denna marknadsränta avrundad till närmast högre procenttal. För inkomståret 1980 är räntan därför 4 %.

Den omständigheten att bilkostnaderna kan delas upp på års- resp milbundna kostnader medför att förmånsvärdet kan sägas bestå av två delar — en fast och en rörlig del. Den fasta delen av förmånsvärdet avser värdet att disponera bilen och den rörliga delen svarar mot värdet av det faktiska nyttjandet, dvs antalet körda mil. De förmånsvärden som anges i form av särskilda tabellbelopp motsvarar således det sammanlagda beloppet av dessa båda värden. Förmånsvärdena har beräknats med utgångspunkt i att dispositionsrätten åtnjuts under hela inkomståret. Eftersom någon uppdelning av förmånsvärdet inte sker, bör förmånsvärdet jämkas om exempelvis dispositionsrätten avsett kortare tid, dvs inte åtnjuts under hela inkomståret (se punkt 5.3)-

**RSVs föreskrifter** ► RSV har fastställt följande förmånsvärden (tabellbelopp) för 1981 års taxering.

| Prisklass<br>samt årsmodell | Värde vid årlig körsträcka (privatkörning i mil) |        |        |        |        |
|-----------------------------|--|--------|--------|--------|--------|
|                             | 500  | 1 000  | 1 500  | 2 000  | 2 500  |
| I 1979—                     | 6 800  | 8 900  | 10 800 | 12 700 | 14 600 |
| 1975—1978                   | 5 600  | 7 700  | 9 900  | 12 200 | 14 400 |
| II 1979—                    | 8 100  | 10 500 | 12 600 | 14 700 | 16 800 |
| 1975—1978                   | 6 600  | 8 800  | 11 300 | 13 700 | 16 200 |
| III 1979—                   | 9 500  | 12 300 | 14 700 | 17 100 | 19 500 |
| 1975—1978                   | 7 700  | 10 300 | 13 100 | 15 900 | 18 700 |
| IV 1979—                    | 12 300   | 15 700 | 18 700 | 21 600 | 24 600 |
| 1975—1978                   | 10 100   | 13 300 | 16 700 | 20 200 | 23 600 |
| V 1979—                     | 15 400   | 19 400 | 22 800 | 26 200 | 29 500 |
| 1975—1978                   | 12 100   | 15 700 | 19 600 | 23 500 | 27 500 |
| VI 1979—                    | 19 900   | 24 800 | 28 900 | 33 000 | 37 100 |
| 1975—1978                   | 14 900   | 19 300 | 24 000 | 28 900 | 33 700 |

I bilaga 1 har lämnats en förteckning över bilar i olika prisklasser för värdering av fri eller delvis fri bil vid 1981 års taxering. ◀

För att underlätta förmånsvärderingen för körsträckor som ligger mellan de i ovanstående tabell angivna miltalen har RSV utarbetat en hjälptabell (bilaga 2). Milkostnaden för privata körsträckor understigande 500 mil, beräknas som 1/500 av förmånsvärdet för 500 mil.

*Exempel*

Förmånsvärdet för en bil i prisklass III av årsmodell 1979 eller senare som körts 1 800 mil privat beräknas på följande sätt.

|  |        |
|--|--------|
| Värdet för 1 500 mil                             | 14 700 |
| Värdet för ytterligare 300 mil $300 \times 4,80$ | 1 440  |
|  | <hr/>  |
|  | 16 140 |

RSV Dt 1980:14  
RSFS 1980:35

## 2.2 Värdering av bilförmån i de fall bilen anskaffats huvudsakligen för privat bruk

Om förmångsgivaren anskaffar bil som är avsedd att helt eller huvudsakligen utnyttjas för förmånshavarens privata bruk, skall förmånsvärdet bestämmas till ett belopp motsvarande hela eller huvudsakliga delen av de bilkostnader som har belastat förmångsgivaren (företaget). Värdet får dock inte beräknas lägre än vad som framkommer vid en schablonmässig värdering enligt dessa föreskrifter.

Om bilförmån lämnats till en större grupp anställda eller till flertalet anställda inom ett företag trots att dessa inte har något egentligt behov av bil för tjänsteresor, får detta i regel antas innebära att bilen anskaffats helt eller huvudsakligen för privat bruk.

Motsvarande situation får anses föreligga i de fall fåmansföretag anskaffar bil trots att behovet i företaget av transporter m m är förhållandevis obetydligt. I sådana fall får i regel bilen anses huvudsakligen anskaffad för företagsledarens privata bruk, om inte bilen utnyttjats för privat bruk av annan delägare eller anställd i företaget.

Av 35 § 1 a mom KL framgår bl a att om fåmansföretag anskaffar bil eller annan lös egendom som uteslutande eller så gott som uteslutande är avsedd att utnyttjas för företagsledarens eller någon honom närstående persons privata bruk skall företagsledaren beskattas för belopp motsvarande anskaffningskostnaden som inkomst av tillfällig förvärvsverksamhet. Om sådan beskattning skett med anledning av företagets anskaffning av bilen, bör förmånsvärdet beräknas endast utifrån de kostnader som belastat företaget för bilens privata bruk exempelvis i form av bensin, reparationer o d.

Fåmansföretag är enligt 42 § 4 mom taxeringslagen (TL) skyldigt lämna de uppgifter som är erforderliga för att bl a företagsledare skall kunna beräkna sina skattepliktiga inkomster från företaget t ex för värdering av förmån av fri bil.

## 3 Schablonmässig värdering enligt tabell

### 3.1 Prisklassificering

**RSVs föreskrifter** ► Vilken prisklass en viss bilmodell skall hänföras till bör som regel bedömas utifrån nyanskaffningspriset. Med nyanskaffningspris avses cirkapriset för inkomstårts årsmodell. Enbart det förhållandet att bilen inköpts begagnad eller att bilen inköpts ett tidigare år för ett lägre pris än nypriset på senaste årsmodell bör inte föranleda avvikelse från tabellens prisklass. Å andra sidan bör bilen som regel inte placeras i högre prisklass därför att bilens anskaffningskostnad är högre till följd av att bilen försetts med särskild utrustning såsom bandspelare eller dragkrok.

I stort sett samtliga biltyper för vilka dessa föreskrifter kan bli tillämpliga har med angivande av prisklass upptagits i bilaga 1.

I de fall en viss bil inte finns med i denna bilaga och bilen inte enbart utifrån nyanskaffningspriset kan hänföras till en viss prisklass får även andra förhållanden beaktas såsom försäkringsföretagens klassificering, bensinförbrukning m m.

Bilar upp till och med högsta prisklassen bör alltid anses hänförliga till någon av de angivna prisklasserna. För värdering av dyrare bilar se

punkt 5.5. ◀

RSV Dt 1980:14  
RSFS 1980:35

### 3.2 Utredning om privat körsträcka

För att med tillämpning av angivna tabellvärden bedöma bilförmånens värde krävs uppgift om hur mycket bilen utnyttjats för privat bruk under inkomståret. Med privat bruk avses allt utnyttjande av bilen förutom de resor som företas i tjänsten åt den arbets- eller uppdragsgivare som tillhandahåller förmånen. Sålunda räknas både resor mellan bostad och arbetsplats och resor som företas åt annan uppdragsgivare som privata resor.

Har bilen även utnyttjats i t ex skattskyldigs egen rörelse eller jordbruk bör även detta utnyttjande räknas som privat vid värdering av bilförmån. Å andra sidan medges i inkomstslaget rörelse respektive jordbruk avdrag med den del av det skattepliktiga förmånsvärdet som motsvarar bilens utnyttjande i dessa förvärvskällor.

Den skattskyldige bör genom löpande förda noteringar kunna ange i vilken omfattning bilen utnyttjats för privat bruk. Kravet på löpande förda anteckningar om antalet körda mil kan normalt begränsas till att avse enbart resorna i tjänsten. I den mån tillförlitlig uppgift om bilens totala användning under året kan lämnas, dvs om det privata nyttjandet kan framräknas med ledning av dessa uppgifter och anteckningar om bilens mätarställning vid inkomstarets början och slut, bör den skattskyldiges uppgifter godtas även om några löpande anteckningar inte finns om privatkörningen. Detta förutsätter dock att de lämnade uppgifterna kan visas motsvara en sannolik privatkörning med hänsyn till omständigheterna i övrigt.

Företagsledare i fåmansföretag bör däremot alltid föra löpande noteringar om såväl tjänste- som privatresor. Av noteringar om tjänsteresor bör förutom körsträcka även framgå besökta orter, företag o d.

#### 4 Schablonmässig beräkning av privat körsträcka

Om det privata nyttjandet inte kan beräknas med ledning av löpande förda noteringar får körsträckan schablonmässigt beräknas efter viss minsta längd beroende på omständigheterna i det enskilda fallet.

##### 4.1 Generell regel om lägsta körsträcka

Föreligger inte några begränsningar i dispositionsrätten bör uppgift om kortare körsträcka för privat bruk än 1 000 mil godtas endast om den skattskyldige kan göra sannolikt att körsträckan varit kortare. Körsträckan får inte antas ha understigit 1 000 mil enbart därför att bilen använts i tjänsten eller att det funnits möjlighet att utnyttja annan bil för privat bruk.

Lägre värde än i tabellen angivet belopp för 500 mils körning bör inte godtas om inte särskilda skäl föranleder det.

##### 4.2 Bilen utnyttjas inte regelmässigt för tjänsteresor

Den vid punkt 4.1 angivna generella lägsta minimisträckan för privat bruk på 1 000 mil understiger betydligt den genomsnittliga körsträckan för personbilar i allmänhet. Denna förhållandevis korta körsträcka på 1 000 mil får emellertid ses mot bakgrund av att förekomsten av tjänste-

**RSV Dt 1980:14**  
**RSFS 1980:35**

bil fram till för några år sedan i första hand fick antas ha föranletts av ett betydande behov av bil för tjänsteresor. Antalet sådana bilar som främst har till syfte att tillgodose ett privat nyttjande har dock ökat kraftigt under senare år. Värderingen bör därför i dessa fall i möjligaste mån ske med utgångspunkt i en jämförelse med vad eget bilinnehav skulle ha kostat.

Arten och omfattningen av tjänsteanvändningen kan ge ledning för att bedöma om bilförmånen till sin karaktär är att jämföras med en kontant löneförmån. Om bilen inte regelmässigt utnyttjas för tjänsteresor bör därför högre krav ställas på den skattskyldige i fråga om utredning om det faktiska utnyttjandet under året. Normalt bör i sådana fall antas att det privata nyttjandet för helt år räknat uppgått till lägst 1 500 mil om inte den skattskyldige kan göra sannolikt att körsträckan varit kortare. Kortare körsträcka bör dock inte godtas enbart av den anledningen att bilen bara använts vid tillfälliga tjänsteuppdrag och att den i övrigt stått till disposition för sådana uppdrag.

Den omständigheten att bilen inte regelmässigt används i tjänsten torde även underlätta möjligheterna för den skattskyldige att beräkna bilens privata nyttjande under inkomståret. Den schablonmässiga uppskattningen av det privata nyttjandet, dvs i de fall utredning saknas eller är bristfällig, bör därför sättas vid en nivå som i stort sett motsvarar den genomsnittliga körsträckan för bilar i allmänhet.

#### **4.3 Bilen utnyttjas regelmässigt för tjänsteresor**

Den generella lägsta körsträckan på 1 000 mil skall tillämpas om bilen regelmässigt används för tjänsteresor. Frågan om bilen regelmässigt utnyttjas för tjänsten får som regel bedömas utifrån företagets behov av transporter samt arten och omfattning av verksamheten i övrigt. Ett regelmässigt utnyttjande i detta avseende får normalt anses förutsätta att bilen så gott som dagligen används i tjänsten. Vidare får ett regelmässigt utnyttjande anses föreligga om bilens nyttjande för tjänsteresor är mycket omfattande (som regel mer än 1 000 mil per år) eller att bilen regelbundet utnyttjas för transport av verktyg, utrustning m m.

Värdet av bilförmån bör sålunda i dessa fall inte beräknas efter kortare privat körsträcka än 1 000 mil om det inte kan göras sannolikt att körsträckan varit kortare.

#### **4.4 Bilen utnyttjas i betydande omfattning för resor mellan bostad och arbetsplats**

**RSVs föreskrifter** ► RSV har i särskilda föreskrifter<sup>1</sup> angett grunderna för beräkning av avdrag för resor med bil mellan bostad och arbetsplats. Skattskyldig som åtnjuter förmån av fri eller delvis fri bil och använt bilen mellan bostad och arbetsplats medges avdrag under de förutsättningar och i enlighet med de grunder som anges i nämnda föreskrifter.

I de fall nämnda föreskrifter innebär att avdrag får medges med ledning av faktiska kostnader (t ex handikapp), skall avdrag medges med den del av förmånsvärdet för helt fri bil som motsvaras av resorna mellan bostad och arbetsplats i förhållande till det totala privata nyttjandet. Om exempelvis bilen totalt utnyttjas 1 500 mil för privat bruk, varav

<sup>1</sup> RSFS 1980:36 RSV Dt 1980:15

1 000 mil avser resor mellan bostad och arbetsplats, får avdrag medges med två tredjedelar av förmånsvärdet för 1 500 mil. ◀

Resor mellan bostad och arbetsplats räknas som privata resor. Det föreligger normalt ett visst samband mellan dessa resor och den totala körsträckan för privat bruk. Den totala privata körsträckan blir som regel längre ju längre resorna mellan bostad och arbetsplats är eftersom det alltid föreligger ett visst behov av andra privata resor. Den schablonmässiga bedömningen av körsträckan som anges ovan under punkterna 4.1–4.3 bör dock inte frångås enbart på grund av det förhållandet att resorna mellan bostad och arbetsplats uppgår till högst 500 mil.

Överstiger resorna mellan bostad och arbetsplats 500 mil och saknas uppgifter om den faktiska körsträckan bör beroende på bilens nyttjande i övrigt även dessa resor beaktas vid den schablonmässiga bedömningen av lägsta körsträcka.

Lägre värden än i tabellen angivna bör inte åsättas.

**Schablonmässig beräkning av privat körsträcka om bilen även används för resor mellan bostad och arbetsplats.**

|  | Årlig total körsträcka mellan bostad och arbetsplats |         |         |                     |                     |
|--|--|---------|---------|---------------------|---------------------|
|  | mindre än 500 mil                                    | 500—749 | 750—999 | 1 000—1 249         | 1 250— eller mer    |
| Bilen används regelmässigt i tjänsten (jfr punkt 4.3)      | 1 000  | a)      | 1 500   | + 500 <sup>b)</sup> | + 500 <sup>b)</sup> |
| Bilen används inte regelmässigt i tjänsten (jfr punkt 4.2) | 1 500  | 1 500   | a)      | 2 000               | + 750 <sup>b)</sup> |

## 5 Avvikelse från tabellvärden i vissa fall

**RSVs föreskrifter** ► De förmånsvärden som kommer att anges i form av särskilda tabellbelopp kommer att beräknas med utgångspunkt i vad det skulle kosta genomsnittsbilisten att äga och utnyttja en motsvarande bil under inkomståret. För att i viss mån beakta de faktiska skillnader som föreligger beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kommer dessa förmånsvärden att fastställas till något lägre belopp än vad som motsvarar faktiska marknadsvärden. Förmånsvärdet bör därför i normalfallet inte beräknas lägre än vad som framkommer vid en värdering efter dessa värden.

Jämkningsbör inte ske av den anledningen att det privata nyttjandet i huvudsak utgjorts av resor mellan bostad och arbetsplats, eller om det på bilarna förekommit reklamskyltar, firmanamn och liknande. I vissa fall kan dock skäl föreligga att beräkna förmånsvärdet med ledning av andra omständigheter än prisklass om det är uppenbart, att förmånshavaren disponerat en väsentligt större och dyrare bil än han med

<sup>a)</sup> Körsträcka motsvarande den dubbla körsträckan mellan bostad och arbetsplats.

<sup>b)</sup> Körsträcka motsvarande summan av körsträckan mellan bostad och arbetsplats och den körsträcka som anges i tabellen. Den körsträcka som anges i tabellen avser annan privat körning än mellan bostad och arbetsplats.



RSV Dt 1980:14  
RSFS 1980:35

hänsyn till sitt inkomstläge och sina förhållanden i övrigt skulle hållit sig med, om han själv skulle stått för kostnaderna. Sådan jämkning bör dock inte föranleda att värdet beräknas lägre än vad som motsvarar värdet för prisklass II.

För bilar av äldre årsmodeller än vad som anges i tabellen, dvs vid 1981 års taxering årsmodell 1974 eller tidigare, bör lägre värde åsättas beroende bl a på att den årliga värdeminskningen är väsentligt mindre för sådana bilar. Värdet bör i dessa fall som regel beräknas till tre fjärdedelar av förmånsvärdet för nyare (1979 års modell och yngre) bilar enligt tabellen.

Skäl för jämkning kan även anses föreligga om dispositionsrätten är väsentligt begränsad exempelvis av den anledningen att bilen regelmässigt utnyttjas för privat bruk av annan person som inte tillhör den skattskyldiges familj. ◀

Nedan angivna punkter, 5.1 — 5.6, utgör ytterligare exempel på sådana situationer där jämkning får anses motiverad.

### 5.1 Bilen är att jämställa med arbetsverktyg

**RSVs föreskrifter** ► Om förmånshavaren kan visa att han med hänsyn till tjänstebehovet varit tvungen att disponera nya eller förhållandevis stora bilar får — om omständigheterna inte föranleder annat — förmånsvärdet beräknas som om bilen varit av äldre årsmodell eller i lägre prisklass. Denna situation får exempelvis anses föreligga om bilen i betydande omfattning använts för personbefordran av kunder, leverantörer eller liknande, dvs bilen kan anses framstå som ett led i företagets allmänna representation. I nu nämnda fall kan förmånshavaren anses ha disponerat en väsentligt större och dyrare bil än han skulle ha gjort om han själv hade stått för kostnaderna.

Motsvarande situation får anses föreligga om bilen så gott som dagligen används för längre tjänsteresor, vilket i regel får anses vara fallet om den årliga körsträckan i tjänsten överstiger 3 000 mil.

Kännetecknande för nämnda fall är att bilen kan anses ha utgjort en form av arbetsverktyg.

Med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall kan i så fall jämkning ske dels genom att förmånsvärdet beräknas efter en bil i lägre prisklass, dock inte lägre än prisklass II, dels genom att förmånsvärdet beräknas efter bil i högre åldersklass. ◀

### 5.2 Bilen utnyttjas för transport av verktyg m m

**RSVs föreskrifter** ► Om bilen regelmässigt använts för transport av verktyg, utrustning o d och detta medfört att det privata nyttjandet avsevärt begränsats bör det med ledning av tabellen beräknade värdet minskas, dock med högst 1 000 kr. Sådan jämkning förutsätter dock att utrustningen o d både krävt stort utrymme och att det är förenat med stora svårigheter att lasta av denna. I de fall jämkning medges enligt punkt 5.1 får dock värdet inte minskas med mer än 500 kr. ◀

### 5.3 Förmån under del av året

**RSVs föreskrifter** ► Om förmånen har åtnjutits under endast del av året kan värdet normalt beräknas med utgångspunkt i det värde som skulle



ha gällt om förmånen åtnjutits under hela året. Den privata nyttjandegraden får vidare antas ha samma omfattning under hela året som under den tid bilen faktiskt utnyttjats. Det skattepliktiga förmånsvärdet kan i dessa fall beräknas till så stor del av det beräknade förmånsvärdet för helt år som motsvarar den tid under året förmånen åtnjutits. ◀

*Exempel*

Förmånen har åtnjutits under 9 månader. Den privata körsträckan uppgår under denna tid till 1 500 mil. För helt år kan den privata körsträckan beräknas till 2 000 mil

$$\left( = \frac{12}{9} \times 1\,500 \right).$$

Det skattepliktiga värdet kan beräknas till  $\frac{9}{12}$  av förmånsvärdet för 2 000 mil.

#### 5.4 Förmån av delvis fri bil

**RSVs föreskrifter** ► De förmånsvärden som har angetts för olika prisklasser och körsträckor utgår från att förmånshavaren disponerar bilen kostnadsfritt för privat bruk. Om den skattskyldige själv betalar vissa utgifter för bilen antingen till förmångivaren eller någon annan, skall det skattepliktiga förmånsvärdet beräknas endast utifrån de slag av utgifter som förmångivaren svarat för.

Samma värde erhålls i princip om det anvisade tabellvärdet i stället minskas med de utgifter som betalats av förmånshavaren. Om förmånshavaren själv betalat exempelvis kostnader för bensin, reparation, skatt, försäkring minskas tabellvärdet med vad som faktiskt erlagts, dock endast till den del detta belöper på privata resor.

Tabellvärdet minskas även med eventuell sk fast avgift, som exempelvis utgår per månad eller per mil (leasingavgift o d) och som betalats av förmånshavaren. Eftersom något negativt förmånsvärde aldrig kan föreligga får minskningen dock motsvara högst det med ledning av tabellen beräknade värdet. I här avsedda fall bör särskild utredning alltid lämnas som skall visa dels hur förmånsvärdet beräknats, dels vilka utgifter förmånshavaren själv haft för privata resor. I fråga om betalningar till arbetsgivaren bör även framgå på vilket sätt dessa erlagts. Återstående belopp utgör skattepliktigt förmånsvärde. Till den del kostnaderna belöper på resor i tjänsten o d medges vid inkomstberäkningen avdrag enligt vanliga regler med belopp motsvarande de faktiska kostnaderna för dessa resor. Eventuella resekostnadsersättningar skall å andra sidan alltid tas upp som inkomst. Detta gäller således även om arbetsgivaren inte har att lämna uppgift om sådana ersättningar.

Om den skattskyldige för sitt privata nyttjande erlagt en fast avgift som avser att täcka även tid efter utgången av inkomståret bör tabellvärdet minskas även påföljande år om avgifterna tidigare inte helt kunnat avräknas.

Mindre utgifter för underhåll, såsom för tvätt avräknas inte från förmånsvärdet. Motsvarande gäller i fråga om utgifter för särskild utrustning (t ex vinterdäck, radio, dragkrok). Förmånsvärdet får vidare aldrig minskas av den anledningen att förmånstagaren haft kostnader för garage o d beläget i eller i närheten av bostaden. Om garaget anskaf-

**RSV Dt 1980:14**  
**RSFS 1980:35**

fats så gott som uteslutande med hänsyn till bilens utnyttjande i tjänsten, exempelvis om bilen speciellt inretts och använts för att förvara dyrbara materiel, medges avdrag enligt de regler som i övrigt gäller för avdrag i inkomstslaget tjänst. Om garage inte behövs av sådan anledning men förmångsgivaren ändå tillhandahållit garage o d bör skäligen belopp tas upp som skattepliktig förmån. Särskild ersättning till förmånshavaren för upplåtelse av garage är i princip skattepliktig intäkt. ◀

### **5.5 Dyrare bil än prisklass VI**

**RSVs föreskrifter** ► För bilar som inte finns angivna i bifogad förteckning och vars nyanskaffningspris inte oväsentligt överstiger prisklass VI bör förmånsvärdet beräknas på så sätt att förmånsvärdet för prisklass VI ökas med visst belopp. Tillägget bör beräknas utifrån den del av nyanskaffningspriset för senaste årsmodell som överstiger 140 000 kr. Tillägget bör för nyare bilar beräknas till 1/10 av denna skillnad och till 1/20 för äldre bilar. ◀

### **5.6 S k lyxbilar i fåmansföretag**

I anvisningarna till 42 § KL anges en särskild värderingsregel för de fall en företagsledare i fåmansföretag eller honom närstående person fått utnyttja bil som är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till företagets verksamhet.

I sådana fall skall till det beräknade förmånsvärdet läggas ett belopp som kan anses motsvara skillnaden mellan de faktiska kostnaderna för bilens användning i verksamheten och de för verksamheten erforderliga kostnaderna.

I vad mån en bil är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till verksamheten får bedömas med utgångspunkt från bl a verksamhetens art och omfattning.

Behov av dyrare bil kan föreligga bl a i större fåmansföretag med omfattande internationella affärskontakter, dvs där det framstår som naturligt att bil utnyttjas i representations- eller marknadsföringssyfte.

Endast i undantagsfall bör en dyrare bil än i prisklass V anses erforderlig i fåmansföretag. Om dyrare bil utnyttjas än som kan anses erforderlig, bör uppgift lämnas om bl a bilens användning, samtliga kostnader för bilen som belastat företaget, anskaffningstidpunkt samt skälen för anskaffningen. Vid denna beräkning kan driftskostnaderna för bilen beräknas till vad som faktiskt belastat företaget. Kostnaden för värdeminskning bör däremot medräknas med så stort belopp som motsvarar den verkliga värdeminskningen under året.

Om det framstår som sannolikt att bilen är betydligt dyrare än vad som kan anses erforderligt med hänsyn till verksamheten bör utredning även lämnas om den beräknade kostnaden för en bil som får anses anpassad till verksamheten. Som regel kan denna kostnad beräknas med ledning av de tabellbelopp som anges för bilar i olika prisklasser och för olika körsträckor.

Om storleken av dessa merutgifter som belastat eller kommer att belasta företaget inte kan visas kan i stället förmånsvärdet höjas med följande schablonmässigt beräknade belopp.

| Erforderlig bil med hänsyn till företagets verksamhet | Företagets bil motsvarar |             |              |
|---|--------------------------|-------------|--------------|
|   | prisklass IV             | prisklass V | prisklass VI |
| Prisklass III   | 2 500                    | 3 500       | 5 500        |
| IV  | —                        | 3 000       | 4 500        |
| V   | —                        | —           | 3 500        |

RSV Dt 1980:14  
RSFS 1980:35

Om anskaffningskostnaden är högre än vad som motsvarar prisklass VI bör förmånsvärdet höjas med ytterligare 1/10 av den del av bilens anskaffningskostnad som överstiger 110 000 kr. För äldre bilar medräknas endast hälften av ovan angivna värden som tillägg vid förmånsberäkningen.

Dessa föreskrifter m m tillämpas vid 1981 års taxering.

#### Förteckning över bilar i olika prisklasser

Bilaga 1

RSV har klassificerat nedanstående i juli 1980 saluförda bilmodeller på nybilsmarknaden.

##### Prisklass I

Autobianchi A 112  
Citroën Visa Super  
Daihatsu Charade  
Datsun Cherry, Sunny 2-d sedan  
Fiat 127  
Ford Fiesta 1,1 L  
Ford Escort L  
Honda Civic 1300  
Mazda 323  
Peugeot 104  
Renault 4 TL, 5 TL, 5 TS  
Talbot Simca 1100  
Skoda 105, 120  
Toyota Corolla sedan, combi, Starlet  
Vaz 1300, 1500, 1600  
Volkswagen Polo

##### Prisklass II

Alfa Romeo Alfasud Super, TI, Sprint 1,5  
Audi 80 LS  
Citroën GSA Pallas, GSA Club  
Datsun Bluebird  
Sunny coupé, sport combi  
Fiat 131, Ritmo  
Ford Escort 1,6 GL, Ghia  
Fiesta 1,1 S  
Taunus 2,0 L, GL  
Honda Accord 1600, 1600 EX  
Mazda 626  
Opel Ascona L, diesel  
Kadett L 1,2 S  
Rekord 2,0 S; L 2,0 S; L 2,3 D  
Peugeot 304, 305, diesel  
Renault 5 GTS, 14, 18 TL, 18 TS  
Saab 600 GLS, 99 GL sedan<sup>1</sup>  
Talbot Simca Horizon, 1510  
Toyota Carina, Corolla liftback, Cressida  
Vauxhall Cavalier  
Volkswagen Derby, Golf S, GLS sedan, D, GLD  
Passat  
Vaz Niva  
Volvo 340, 240 DL

<sup>1</sup> Avser ej äldre årsmodeller än 1979 års modell.

**RSV Dt 1980:14**  
**RSFS 1980:35**

*Prisklass III*

Alfa Romeo Alfetta 2,0 sedan, Giulietta 1,8  
Audi 80 GLS, 100 L 5E, 100 L 5D  
BMW 316, 320 i, 320 iA, 518 i  
Datsun Laurel  
Fiat x 1/9 five speed  
Ford Capri, Taunus 2,0 GLS, 2,0 Ghia  
Granada 2,0; 2,1 LD  
Honda Prelude  
Mazda 929  
Opel Manta, Rekord L 2,0 E  
Peugeot 504, 505 GR, 505 SR, diesel  
Renault 18 GTS, 20  
Saab 600 GLE, 900 GL, 900 GLs  
Toyota Celica liftback  
Volkswagen Golf GTI, GLS cabriolet  
Volvo 240 GL<sup>1</sup>, diesel

*Prisklass IV*

Alfa Romeo Alfetta 2,0 GTV  
Audi 100 GL 5E  
BMW 323 i, 323 iA, 520 i  
Buick Skylark  
Chevrolet Citation  
Citroën CX 2400, 2500  
CX Athena  
Ford Granada 2,8 iL, LS, GL, GLS  
Transit 120, 120 D  
Mercedes 200 D, 230, 240 D  
Saab 99 Turbo, 900 EMS, 900 GLE, 900 Turbo  
Simca Matra Rancho  
Volkswagen Buss med EB  
Scirocco GTI  
Volvo GLT

*Prisklass V*

Audi 100 CD 5E  
BMW 528 i, 528 iA  
Chevrolet Caprice Classic  
Malibu Classic  
Suburban  
Chevy Sport van  
Ford Granada 2,8 Ghia  
International Scout 4 × 4 Traveller  
Jeep Cherokee  
Mercedes 300 D, 240 TD, 300 TD, 250  
Peugeot 604, 604 diesel Turbo  
Porsche 924  
Range Rover  
Renault R 30 TX  
Rover 3500  
Volvo 264/265 GLE

*Prisklass VI*

BMW 728 iA, 733 iA  
Jaguar XJ 4,2  
Mercedes 280, 250 T, 300 D long special  
Opel Monza, Senator  
Porsche 911 SC coupe, Targa cabriolet  
Volvo 262 C

<sup>1</sup> Avser ej äldre årsmodeller än 1979 års modell.

Bilaga 2

Hjälpställ för uträkning av förmånsvärde

| Körsträckor<br>i mil            | 500              | 501—<br>999      |                  | 1 000            |                  | 1 001—<br>1 499  |                  | 1 500            |                  | 1 501—<br>1 999  |                  | 2 000            |                  | 2 001—<br>2 499  |                  | 2 500            |                  | 2 501—           |                  |                  |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                                 |                  | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          | Totalt           | Per mil          |                  |
| <b>Kronor</b>                   | <b>Totalt</b>    |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>Prisklass/<br/>årsmodell</b> |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| I 1979—<br>1975—1978            | 6 800<br>5 600   | + 4,20<br>+ 4,20 | 8 900<br>7 700   | + 3,80<br>+ 4,40 | 10 800<br>9 900  | + 3,80<br>+ 4,60 | 12 700<br>12 200 | + 3,80<br>+ 4,20 | 14 600<br>14 400 | + 3,80<br>+ 4,40 | 16 500<br>16 200 | + 3,80<br>+ 4,20 | 18 400<br>18 200 | + 3,80<br>+ 4,40 | 20 300<br>20 100 | + 3,80<br>+ 4,20 | 22 200<br>22 000 | + 3,80<br>+ 4,40 | 24 100<br>23 900 | + 3,80<br>+ 4,20 |
| II 1979—<br>1975—1978           | 8 100<br>6 600   | + 4,80<br>+ 4,40 | 10 500<br>8 800  | + 4,20<br>+ 5,00 | 12 600<br>11 300 | + 4,20<br>+ 4,80 | 14 700<br>13 700 | + 4,20<br>+ 4,80 | 16 800<br>16 200 | + 4,20<br>+ 5,00 | 18 900<br>18 700 | + 4,20<br>+ 5,60 | 21 000<br>20 200 | + 4,20<br>+ 6,00 | 23 100<br>22 600 | + 4,20<br>+ 6,80 | 25 200<br>24 600 | + 4,20<br>+ 6,00 | 27 300<br>26 800 | + 4,20<br>+ 6,80 |
| III 1979—<br>1975—1978          | 9 500<br>7 700   | + 5,60<br>+ 5,20 | 12 300<br>10 300 | + 4,80<br>+ 5,60 | 14 700<br>13 100 | + 4,80<br>+ 5,60 | 17 100<br>15 900 | + 4,80<br>+ 5,60 | 19 500<br>18 700 | + 4,80<br>+ 5,60 | 21 900<br>21 600 | + 4,80<br>+ 5,60 | 24 300<br>23 500 | + 4,80<br>+ 5,60 | 26 700<br>25 900 | + 4,80<br>+ 5,60 | 29 100<br>28 300 | + 4,80<br>+ 5,60 | 31 500<br>30 700 | + 4,80<br>+ 5,60 |
| IV 1979—<br>1975—1978           | 12 300<br>10 100 | + 6,80<br>+ 6,40 | 15 700<br>13 300 | + 6,00<br>+ 6,80 | 18 700<br>16 700 | + 6,00<br>+ 7,00 | 21 600<br>20 200 | + 6,00<br>+ 7,00 | 24 600<br>23 600 | + 6,00<br>+ 7,00 | 27 500<br>26 500 | + 6,00<br>+ 7,00 | 30 500<br>29 500 | + 6,00<br>+ 7,00 | 33 500<br>32 500 | + 6,00<br>+ 7,00 | 36 500<br>35 500 | + 6,00<br>+ 7,00 | 39 500<br>38 500 | + 6,00<br>+ 7,00 |
| V 1979—<br>1975—1978            | 15 400<br>12 100 | + 8,00<br>+ 7,20 | 19 400<br>15 700 | + 6,80<br>+ 7,80 | 22 800<br>19 600 | + 6,80<br>+ 7,80 | 26 200<br>23 500 | + 6,80<br>+ 7,80 | 29 600<br>27 500 | + 6,80<br>+ 7,80 | 33 000<br>31 000 | + 6,80<br>+ 7,80 | 36 400<br>34 400 | + 6,80<br>+ 7,80 | 39 800<br>37 800 | + 6,80<br>+ 7,80 | 43 200<br>41 200 | + 6,80<br>+ 7,80 | 46 600<br>44 600 | + 6,80<br>+ 7,80 |
| VI 1979—<br>1975—1978           | 19 900<br>14 900 | + 9,80<br>+ 8,80 | 24 800<br>19 300 | + 8,20<br>+ 9,40 | 28 900<br>24 000 | + 8,20<br>+ 9,40 | 33 000<br>28 900 | + 8,20<br>+ 9,40 | 37 100<br>33 700 | + 8,20<br>+ 9,40 | 41 200<br>37 700 | + 8,20<br>+ 9,40 | 45 300<br>41 900 | + 8,20<br>+ 9,40 | 49 400<br>46 000 | + 8,20<br>+ 9,40 | 53 500<br>50 100 | + 8,20<br>+ 9,40 | 57 600<br>54 200 | + 8,20<br>+ 9,40 |

**RSV Dt  
1980:15**

**RSFS 1980:36**

**Riksskatteverkets föreskrifter  
om avdrag för kostnad för resor med bil mellan  
bostad och arbetsplats;<sup>1</sup>**

utfärdade den 16 oktober 1980.

## **1 Allmänt**

Från intäkt av tjänst medges enligt punkt 4 första stycket av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen (KL) avdrag för "skälig kostnad" för resor till och från arbetsplatsen, där denna varit belägen på sådant avstånd från bostaden, att man behövt anlita och även anlitat särskilt fortskaffningsmedel. Enligt andra stycket i denna anvisningspunkt fastställer RSV för varje kalenderår grunder för beräkning av de avdrag som får göras när den skattskyldige använder bil för resor till och från arbetsplatsen.

RSV har beslutat meddela följande föreskrifter för 1981 års taxering.

## **2 Principer för avdragsberäkningen**

Som skälig kostnad för resor till och från arbetsplatsen bör i regel anses lägsta kostnad för resa med tillgängligt allmänt kommunikationsmedel, såsom järnväg, spårväg eller buss.

Om skattskyldig använder bil för resor mellan bostad och arbetsplats i stället för allmänt kommunikationsmedel bör skäligt avdrag för bilkostnader medges om följande båda förutsättningar föreligger:

*att* vägavståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst en halv mil samt

*att* det av omständigheterna klart framgår, att användandet av bil i stället för allmänt kommunikationsmedel regelmässigt medför en tidsvinst av minst en och en halv timme sammanlagt för fram- och återresan.

Detta gäller även om skattskyldig använt såväl bil som allmänt kommunikationsmedel. I så fall medges förutom avdrag för resa med allmänt kommunikationsmedel skäligt avdrag för bilkostnader.

Vid beräkning av tidsvinsten bör hänsyn tas även till den tid, som går åt för att uppsöka parkeringsplats och gå till och från parkeringsplatsen samt till den trafikintensitet som råder vid den tid då resan företas.

<sup>1</sup> Jfr RSFS 1979:49 RSV Dt 1979:14

Däremot beaktas inte tidsvinst som beror på att den skattskyldige, i syfte att undvika körning under rusningstid, kommer till eller lämnar arbetsplatsen (arbetsorten) vid annan tidpunkt än vad som är motiverat med hänsyn till arbetstidens förläggning. För skattskyldig med flera fasta arbetsplatser eller med flera arbetspass per dygn är det den sammanlagda tidsvinsten per dygn genom att använda bil mellan bostad och arbetsplats som avses.

Skattskyldig, som regelmässigt använder bil i tjänsten, bör medges avdrag för bilkostnader för resor mellan bostad och den fasta arbetsplatsen oavsett avståndet och tidsvinsten.

Om allmänt kommunikationsmedel saknas bör skattskyldig, som använder bil för resor mellan bostad och arbetsplats, medges skäligen avdrag för bilkostnader oavsett tidsvinsten, under förutsättning att avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst 2 kilometer. Saknas allmänt kommunikationsmedel för endast viss del av sträckan mellan bostad och arbetsplats, får avdrag för bilkostnader beräknas för hela sträckan, om delsträckan uppgår till minst 5 kilometer. Är delsträckan som saknar allmänt kommunikationsmedel kortare än 5 kilometer men minst 2 kilometer kan avdrag medges dels för bilresor på denna sträcka, dels för resa med allmänt kommunikationsmedel på sträckan i övrigt.

### 3 Avdrag per mil

Som skäligen avdrag för bilkostnader bör i ovan avsedda fall anses 7:00 kr för varje körd mil t o m 1 000 mil per år och för körsträckor därutöver 4:40 kr för varje mil. Den omständigheten, att den skattskyldige använder en stor bil och hans kostnader därför blir högre än de angivna beloppen, bör inte medföra att avdrag medges med högre belopp än nysst sagts.

Avdraget bör — om inte särskilda omständigheter föranleder annat — minskas med ersättning från medåkande. Avdraget per mil behöver däremot inte minskas med mer än en fjärdedel för varje medåkande.

Om däremot den skattskyldige får ersättning från arbetsgivaren för sina resor mellan bostad och arbetsplats, och avdrag yrkas för kostnader för sådana resor, skall ersättningen alltid tas upp som skattepliktig intäkt. I den mån ersättningen är undantagen från skatteplikt (t ex i regel ersättning från statlig myndighet) medges inte avdrag för de resekostnader som ersättningen är avsedd att täcka, även om dessa kostnader är större än ersättningen.

### 4 Avdrag vid handikapp o d

Om skattskyldig på grund av hög ålder, sjukdom eller handikapp måste använda bil för resor mellan bostad och arbetsplats, bör avdrag för bilkostnad medges oavsett avståndet och tidsvinsten. Avdraget bör i så



**RSV Dt 1980:15**  
**RSFS 1980:36**

fall — i den mån detta är fördelaktigare för den skattskyldige — medges med den del av de faktiska totala bilkostnaderna under året, som belöper på körningar till och från arbetsplatsen.

---

Dessa föreskrifter tillämpas vid 1981 års taxering.