Värdering av bilförmån

Av taxeringsintendent Eric Sjölin

I riksskatteverkets föreskrifter m m angående värdering av bilförmån vid 1981 års taxering har man på sid 4 fört in en nyhet. Där står att ''milkostnad för privata körsträckor under 500 mil, beräknas som 1/500 del av förmånsvärdet för 500 mil''.

I det praktiska taxeringsarbetet torde man genomgående vid sådana körsträckor ha räknat fram förmånsvärdet genom att reducera värdet för 500 mils körning med enbart driftkostnaderna för understigande antal mil.

Låt oss se vad som händer om man följer dessa nya anvisningar. Vi utgår från förmånsvärdet för en ny bil i högsta klassen och finner att detta vid 500 mils körning är 19.900 kr. Vi skall beräkna värdet för 450 mils körning och får då detta till 450/500 av 19.900 kr eller till 17.910 kr. Detta innebär en reducering med 1.990 kr.

Ser man i stället vilket värde som skall åsättas vid 550 mils körning finner man att detta blir 19.900 + 490 (50 × 9:80). Ökningen här blir alltså 490 kr.

En körsträcka på 50 mil mindre än 500 mil medför sålunda en reducering med 1.990 kr medan 50 mils körning över 500 mil innebär en ökning med 490. Här blir alltså en skillnad på värderingen av 50 mils körning på 1.500 kr enbart beroende på om denna körsträcka ligger över eller under 500 mil. Vad kan detta finnas för motiv härför?

Det torde vara allmänt känt att skatt och försäkring för en bil blir lika höga oavsett om bilen körs exempelvis 300 mil eller 500 mil. I praktiken blir också värdeminskningen densamma vid dessa båda körsträckor då 200 mils körning ett år inte har någon nämnvärd betydelse för bilens andrahandsvärde.

En privatbilist, som med egen bil kör 300 mil ett år, får alltså själv svara för de fulla kostnaderna för skatt, försäkring och värdeminskning. Om vederbörande i stället lyckas få fri bil som löneförmån skall denna förmån enligt de nya anvisningarna endast värderas beträffande dessa poster till 3/5 av den verkliga kostnaden om man förutsätter att dessa inräknats i förmånsvärdet för 500 mils körning. Den som har fri bil som löneförmån kommer alltså vid körsträckor under 500 mil betydligt billigare undan än en som själv har att svara för sina bilkostnader. Kan det finnas något bärande skäl härför?

Det är klart att enbart en reducering med driftkostnader vid körsträckor under 500 mil skulle leda till orimligt höga förmånsvärden vid mycket korta körsträckor. Det är ju emellertid inget som hindrar att man tillämpar metoden med litet sunt förnuft. Man har alltid möjlighet till detta när det inte finns någon bindande anvisning.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-10-31 13:46:15

Tyvärr är det väl så att riksskatteverkets anvisningar mer eller mindre får karaktär av lagstiftning genom den auktoritet riksskatteverket har och även genom det sätt på vilket de formuleras. Man skriver exempelvis ''milkostnad . . . . beräknas'' i stället för ett mindre kategoriskt ''bör beräknas''. Detta gör det svårare att i det praktiska taxeringsarbetet gå emot anvisningarna och det torde krävas ett regeringsrättsavgörande (se ex fallet med sjösättningssmycke) för att man skall ha någon framgång i ett sådant försök.

Det är alltså oerhört viktigt att riksskatteverkets anvisningar är noga genomtänkta och man kan väl utgå ifrån att de också är det i de flesta fallen. För oss som arbetar på fältet skulle det därför vara mycket intressant att få veta vilket resonemang som ligger bakom nyheten. Det vore därför tacknämligt om red av Skattenytt kunde få riksskatteverkets experter att lämna en förklaring. Det skulle då också vara lättare för oss ovetande att acceptera en anvisning, som förefaller helt oförklarlig.

Svar till Eric Sjölin angående förmån av fri bil enl. riksskatteverkets föreskrifter m m, RSV Dt 1981:18

Av byrådirektör M Leijonhufvud

Taxeringsintendent Eric Sjölin har via Skattenytt begärt att få en förklaring av RSV till den anvisningspunkt i RSVs föreskrifter om förmån av fri och delvis fri bil som behandlar frågan om värdering av bilförmån i de fall då bilen nyttjats för privat bruk mindre än 500 mil per år. Utan ett sådant klarläggande uttalande från RSV finner nämligen Sjölin denna anvisningspunkt helt oförklarlig. Sjölin menar att en redovisning av bakgrunden till att anvisningspunkten infördes fr o m 1980 års taxering kunde medföra att ''de som arbetar på fältet'' lättare kunde acceptera anvisningen. Jag hoppas att följande detaljerade redovisning kan ge en sådan effekt.

De flesta känner säkert till att det åligger RSV att genom råd och anvisningar främja en riktig och enhetlig tillämpning av gällande föreskrifter inom RSVs verksamhetsområde. Med andra ord sagt; RSV skall bidra till att taxeringarna blir rättvisa och likformiga. Det praktiska arbetet med att uppfylla de uppgifter som åligger RSV går till på flera olika sätt. Vad angår behov

Open access från www.skattenytt.se, 2026-10-31 13:46:15

av anvisningar/föreskrifter eller kompletteringar till sådana kommer det primära uppslaget inte så sällan från LST och LSM som i sitt dagliga arbete funnit behov av en central utredning i viss fråga. Ett exempel på där initiativet till komplettering av en tidigare anvisning togs av de praktiskt arbetande taxeringsfunktionärerna är just frågan om värdering av bilförmån där densamma nyttjats mindre än 500 mil per år. Det hade nämligen kommit fram att man tillämpade olika värderingsmetoder i olika län. Vissa tillämpade proportioneringsmetoden — den som nu är införd i anvisningarna och som Sjölin utförligt beskrivit — vissa tillämpade reduceringsmetoden. D v s att värdet för 500 mils körning endast reduceras med schablonmässigt framräknade milkostnader (rörliga kostnader). Den enskildes beskattning blev således beroende av i vilket län han var bosatt. Förhållandena var oacceptabla, varför RSV utredde frågan.

För RSVs del gällde det att finna en värderingsmetod som dels var lätt tillämplig, dels stod i överensstämmelse med anvisningarna till 42 § kommunalskattelagen (KL) som reglerar värderingen och beräkningarna för bilförmån. Svårigheten med att finna en sådan för ändamålet anpassad värderingsmetod låg i att värderingen inte fick leda till orimligt höga värden — precis som Sjölin anger att kan bli fallet om reduceringsmetoden inte används med ''sunt förnuft''.

RSVs utredning resulterade i att det slutliga valet stod mellan proportioneringsmetoden och reduceringsmetoden. Att RSV valde proportioneringsmetoden berodde på att den ansågs överlägsen reduceringsmetoden både vad avser praktisk tillämpning och ett rättvisande värderingsresultat. Detta oavsett att proportioneringsmetoden medför att den skattskyldige inte beskattas för viss del av sådana fasta kostnader som han, om han haft privatbil, alltid ändå skulle ha måst stå för. Det är nämligen helt riktigt som Sjölin säger att skillnaderna i fasta kostnader mellan en årlig körsträcka om 300 mil och 500 mil är försumbart små. Med fasta kostnader avses då värdeminskning, finansieringskostnad, försäkring, skatt och besiktning.

De grundläggande skälen som talade för att införa proportioneringsmetoden var följande:

a) Årliga sammanställningar över milkostnader (driftkostnader) som förmånsvärdet rätteligen skall jämkas med, behövde varken utfärdas eller distribueras till allas kännedom.

Hade reduceringsmetoden införts skulle sådana tabeller ha måst sammanställas då det visat sig att länsstyrelserna tillämpade olika metoder för reducering av värdet för 500 mils körning, som även kunde ge ytterst skiftande resultat.

b) RSV fann det sannolikt att en person som använde sin ''tjänstebil'' mindre än 500 mil per år för privat körning, troligen inte skulle ha skaffat

Open access från www.skattenytt.se, 2026-10-31 13:46:15

privatbil utan löst sina kommunikationsproblem på annat sätt. En jämkning av de fasta kostnaderna var därför motiverad vid beskattningen.

c) Antalet skattskyldiga på vilken anvisningspunkten är tillämplig, är — enligt underhandsuppgifter från vissa tillfrågade länsstyrelser — ytterst ringa.

De skäl som kunde tänkas tala emot proportioneringsmetoden var att metoden i något extremt enskilt fall kunde ge ett för lågt bilförmånsvärde. Som exempel kan nämnas en anställd som efter pensioneringen får behålla sin tjänstebil till dess att hyresavtalet för bilen går ut och som p g a utlandsvistelse, semester eller dylikt nyttjar bilen endast ett fåtal gånger under året men har den till sin disposition kontinuerligt. RSV räknade emellertid med att i de enstaka fall där proportioneringsmetoden kan ge uppseendeväckande gynnsamt resultat skulle beskattningsmyndigheterna tillämpa annan värderingsgrund. Fråga är ju trots allt enbart om en anvisningspunkt, som måste ta sikte på de mest allmänt förekommande förmånssituationerna, och som beskattningsmyndigheterna kan frångå.

Anm: I detta sammanhang kan det vara lämpligt att uppmärksamma skillnaden mellan föreskrifter och anvisningar i riksskatteverkets författningssamling, RSFS, återgivna i Skattenytts meddelande serier. — Den fullständiga rubriken till RSV Dt 1981:18 lyder: ''Riksskatteverkets föreskrifter m m om värdering av förmån av fri och delvis fri bil vid inkomst av tjänst.'' Med mera (m m) står för anvisningar. Meddelandet innehåller nämligen både föreskrifter och anvisningar. Föreskrifterna är bindande. De publiceras ofta ''varvade'' tillsammans med anvisningar. Föreskrifterna markeras i början och slutet av små svarta trianglar men före den första triangeln ''väcks'' läsaren med singnalen RSVs föreskrifter, i blygsam fetstil. — Anvisningarna är formellt ej bindande utan får ses som råd och anvisningar för enhetlig tillämpning av gällande författningar. Jämför sista meningen i Margareta Leijonhufvuds inlägg.

Red.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-10-31 13:46:15