Värdering av bilförmån än en gång

Av taxeringsintendent Eric Sjölin

I denna tidskrifts häfte 5/1982 anmälde jag några kritiska synpunkter på riksskatteverkets anvisningar om värdering av fri bil vid en körsträcka understigande 500 mil. Jag efterlyste också riksskatteverkets motiv för den lämnade anvisningen och fick en förklaring signerad av Margareta Leijonhufvud.

Tyvärr måste jag konstatera att vad som därvid framfördes inte enligt min mening på något sätt kan rättfärdiga den lämnade anvisningen. Det anges att man hade att välja mellan proportioneringsmetoden och reduceringsmetoden och det låter ungefär som om det var mellan pest och kolera. Men där var väl åtminstone ytterligare en möjlighet nämligen att låta bli att utfärda någon anvisning. Det har ju trots allt gått att taxera utan en sådan tidigare.

Vad som skulle tala för proportioneringsmetoden var för det första att man då skulle slippa göra sammanställningar över milkostnader. Men att göra arbetet lindrigare för riksskatteverket kan väl knappast anses vara ett bärande motiv för val av metod och för övrigt har man ju redan milkostnader uträknade för körsträckor mellan 500 och 1.000 mil. Skulle det bli några fruktansvärda orättvisor om dessa användes?

För det andra fann riksskatteverket det sannolikt att en person, som använde sin bil mindre än 500 mil per år för privat körning, inte skulle ha haft privatbil. Detta är väl ett typiskt exempel på hur man generaliserar utifrån sin egen erfarenhet. Jag kan med samma rätt påstå att det inte alls är ovanligt och kan som stöd härför åberopa såväl mig själv som flera i min bekantskapskrets. Det torde nämligen vara så att folk mer och mer tröttnar på att köra bil i onödan men likväl anser det vara värt kostnaden att hålla sig med bil för att ha den tillgänglig när man anser sig behöva den. Och hur kan riksskatteverket — vilket nu i praktiken blir förhållandet — utfärda en anvisning som bygger på det lösa antagandet att en person som kör 500 mil under alla förhållanden skulle ha haft egen bil medan en som kör 490 mil inte skulle hålla sig med egen bil?

För det tredje motiverar riksskatteverket sin åtgärd med att det endast torde vara ett fåtal personer som blir berörda. Borde detta inte snarast tala för att någon anvisning inte behövdes och det kan väl under inga förhållanden vara ett skäl för en orättfärdig taxering? Och riksskatteverket har väl inte som ambition att detaljreglera allt.

Det enda som skulle kunna tala emot proportioneringsmetoden ansågs vara att ett fåtal personer kunde tänkas bliva för lågt taxerade. Enligt min erfaren-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-10-31 13:47:06

het från många års taxeringsarbete är det endast i undantagsfall som den här frågan blir aktuell i andra fall än vid körsträckor mellan 400 och 500 mil. Och kan man verkligen för dessa acceptera en anvisning som ger ett så orimligt resultat som det av mig påvisade?

Margareta Leijonhufvud slutar visserligen med den i och för sig självklara upplysningen att riksskatteverkets anvisningar inte är bindande. Jag påtalade redan i mitt första inlägg att det är svårt att få skattedomstolarna att gå emot anvisningarna — om anvisningarna varit bindande hade möjlighet saknats att gå emot dem — och det har ju visat sig att till och med regeringsrätten tvekar att göra detta även om något regeringsråd kan ge uttryck för sin irritation. Det skulle kanske vara lättare att få en ändring till stånd härvidlag om riksskatteverket lämnade en allmän anvisning i överensstämmelse med Margareta Leijonhufvuds intentioner och som då skulle kunna lyda ungefär sålunda: ''Observera att riksskatteverkets anvisningar inte är avsedda att tillämpas i de fall de leder till orimliga resultat.'' Kan man vänta sig en sådan?

Anledningen till att domstolarna ogärna går ifrån riksskatteverkets anvisningar är naturligtvis stadgandet i 1 § taxeringslagen om att taxeringarna i görligaste mån skall vara ''likformiga och rättvisa''. Det är som bekant likformighetskravet som här överväger enligt praxis medan rättvisan gärna får sitta i kläm. Det av mig anförda exemplet visar väl för övrigt tydligt hur omöjligt det ofta är att vara både likformig och rättvis. För visst är det likformigt om en körsträcka på 50 mil under 500 mil för alla blir värderad till 1.990 kr men inte blir det rättvist om man samtidigt säger att 50 mils körning över 500 mil skall värderas till 490 kr.

Jag tycker för min del att det är helt orimligt med en anvisning som leder till sådana resultat och jag vädjar till riksskatteverket att snarast göra en ändring. Om man tvunget skall ha en anvisning kan man väl rekommendera reduceringsmetoden för körsträckor exempelvis mellan 300 och 500 mil medan för lägre körsträckor skäligt värde får åsättas efter förhållandena i det enskilda fallet. Det blir, som nog alla kan vara överens om, endast ett fåtal fall som blir aktuella.

Det jag skrivit kan kanske uppfattas som en mera allmän kritik av riksskatteverkets anvisningar. Jag anser det därför angeläget att framhålla att detta inte alls varit avsikten. Jag hyser faktiskt stor beundran för riksskatteverkets förmåga att i de flesta fall både upprätta blanketter och utfärda anvisningar utan vilka vårt arbete på fältet skulle vara betydligt svårare än vad det nu är. Och detta trots en lagstiftning som sannerligen inte underlättar verksamheten. Men detta hindrar inte att olyckshändelser kan ske och det är väl snarast förvånande att sådana inte förekommer oftare än vad som är fallet. Jag tycker emellertid att vi haft en sådan olyckshändelse här och att döma av de reaktioner min första anmärkning föranlett så tycks jag inte ha varit ensam om min åsikt.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-10-31 13:47:06