Bil till arbetet

Av kanslirådet Stig Wernlund

Inledning

Vid 1967 års riksdag väcktes fråga om ändrade och förmånligare beräkningsgrunder för avdrag för kostnader för färd med egen bil mellan bostad och arbetsplats. Riksdagen (BeU 1967:58, Rskr 330) hemställde därför hos Kungl. Maj:t om utredning av frågan, med ändamål att söka åstadkomma bestämmelser om avdrag som i högre grad än tidigare skulle motsvara de faktiska kostnaderna. Kungl. Maj:t uppdrog med anledning härav åt särskilda sakkunniga[1] att utreda avdragsfrågan beträffande bilresor till arbetsplatsen. Däremot ingick inte i uppdraget frågan om avdrag för tjänsteresor med bil. De sakkunniga överlämnade den 29 oktober 1968 ett betänkande i ämnet (Stencil Fi 1968:7). På grundval av betänkandet har finansminister Sträng till vårriksdagen avgivit en proposition med förslag till ändrade regler om avdrag för bilresor mellan bostad och arbetsplats (prop. 1969:29). Riksdagen har antagit förslaget oförändrat (BeU 31, Rskr 144).

Nuvarande ordning

Enligt punkt 4 av anvisningarna till 33 § KL är resor till och från arbetsplatsen avdragsgilla. Avdragsrätten gäller dock endast skälig kostnad. Detta innebär bl.a. att arbetsplatsen skall ha varit belägen på sådant avstånd från bostaden att den skattskyldige behövt anlita och även anlitat särskilt fortskaffningsmedel. Som skälig kostnad anses i regel lägsta avgift för "tillgängligt" allmänt kommunikationsmedel, såsom järnväg, spårväg eller buss. Under vissa förutsättningar medges avdrag för kostnader som uppstår vid begagnande av egen bil som färdmedel. Riksskattenämnden har sedan länge i sina anvisningar närmare preciserat dessa förutsättningar. En första förutsättning är att vägavståndet (ej "fågelvägen") mellan bostad och arbetsplats har uppgått till minst en halv mil. Vidare krävs att tidsvinsten vid bilfärd — i förhållande till färd med allmänt kommunikationsmedel — blivit minst en och en halv timme per dag.

Riksskattenämnden har i sina anvisningar tid efter annan höjt avdragsbeloppens storlek. I de senaste anvisningarna, som fastställdes kort efter det att bilkostnadsutredningen avgav sitt betänkande, har riksskattenämnden för 1969 års taxering fastställt bilkostnadsavdragets storlek till 2:50 kr för varje körd mil intill 1.000 mil och 1:75 kr per mil för körsträckor därutöver. Dessa belopp innebär en höjning med 25 öre per mil jämfört med föregående års taxering. Beloppen innebär ingalunda någon skönsmässig prövning från riksskattenämndens sida, utan de har grundats bl. a. på kalkyler som riksrevisionsverket och statens avtalsverk gjort beträffande beräkning av resekostnadsersättning vid tjänsteresa med bil av mindre storlek. Riksskattenämnden har

[1] Ledamöter generaldirektören Rolf Dahlgren, ordförande, riksdagsmännen Ivan Svanström och Erik Wärnberg samt departementsrådet Göran Wahlgren.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

därvid räknat om kalkylen med utgångspunkt från kostnaderna för en mindre bil av märket Volkswagen.

Avstånd och tidsvinst

En av utgångspunkterna för utredningen och den nya lagstiftningen har varit den ökade betydelse för särskilt glesbygdsbefolkningen som bilen fått under senare år. Samtidigt med den strukturomvandling inom näringslivet som ägt rum och som torde komma att fortgå har det skett förändringar inom det allmänna kommunikationsväsendet som på många håll medför ökat beroende av den egna bilen som färdmedel. Det har då ansetts naturligt att granska de följder i skattehänseende för den enskilde individen som denna utveckling kan medföra när det gäller hans kostnader för resor mellan bostad och arbetsplats.

Bilen har blivit snart sagt var mans egendom. Biltätheten i landet uppgår f.n. till en bil på var fjärde invånare. Även om sålunda bilinnehav i de flesta fall torde få tillskrivas andra motiv än dem som förestavas av behovet av att kunna ta sig till och från arbetet, har departementschefen inte sett det som något avsteg från skattemässiga principer att medge avdrag vid inkomsttaxeringen för bilkostnader i den mån de förorsakats av resor mellan hemmet och arbetsplatsen.

De närmare förutsättningarna för bilkostnadsavdrag avgörs visserligen av riksskattenämnden. Emellertid har nämnden i sin tur att följa principerna i KL. Dessa principer är allmänt hållna och lämnar i och för sig rum för diskussioner om tillämpningen. Även om det från flera synpunkter är praktiskt att inte belasta KL med för många detaljföreskrifter är det dock enligt departementschefens mening lämpligt i detta fall att beträffande bilresor till och från arbetet mer än vad som f. n. är fallet i KL konkretisera grunderna för avdragsrätten.

Ett första villkor för avdragsrätt är naturligtvis att bilresor från både den skattskyldiges och samhällets synpunkt ter sig som det ändamålsenligaste och mest ekonomiska färdsättet. Därvid kommer flera bedömningspunkter in i bilden. En viktig sådan bedömningspunkt är att avståndet från bostaden till arbetsplatsen är så stort att det motiverar färd med bil. Den nuvarande tillämpningen, som är föranledd av riksskattenämndens anvisningar, är som nämnts att färdlängden skall uppgå till minst en halv mil. Vidare tillämpas den regeln att tidsvinsten skall vara minst en och en halv timme sammanlagt för fram- och återresa.

En regel av sistnämnda typ — som i flera sammanhang, inte minst vid remissbehandlingen av det nu aktuella betänkandet, blivit utsatt för kritik — är visserligen nödvändig inom t. ex. storstadsregioner som ett komplement till regeln om minsta färdlängd. Principen om ersättning för billigaste färdmedel skulle annars bli mycket svår att tillämpa för taxeringsnämnderna. Regelns nuvarande utformning och framför allt tillämpning är emellertid kanske inte helt lyckad. Departementschefen betonar att det enligt riksskattenämndens anvisningar klart skall framgå att användandet av bil i stället för allmänt kommunikationsmedel regelmässigt medför den angivna tidsvinsten. Det hade i något remissyttrande framkommit att taxeringsmyndigheterna i en storstadsregion är strängt upptagna med kalkyler av sådan typ. Detta måste betraktas som otillfredsställande och en-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

ligt departementschefens mening synes en restriktivare inställning i dessa fall motiverad.

Både frågan om minimiavstånd och frågan om tidsbesparing är av den beskaffenheten att departementschefen inte velat lägga fram konkreta förslag i detta sammanhang. Det skall således liksom hittills ankomma på riksskattenämnden att lämna närmare anvisningar härom.

Schablonregler

I fråga om bilkostnadsavdragets konstruktion har valet stått mellan avdrag för de faktiska kostnaderna och avdrag med visst schablonbelopp per mil. Utredningen uttalade enhälligt att avdraget för att överhuvud kunna tillämpas i praktiken borde — liksom dittills — bestämmas efter *schablonregler*. Häri instämde samtliga remissinstanser. Denna principiella inställning delas också av departementschefen. Det vore nämligen synnerligen opraktiskt att låta de skattskyldiga redovisa de faktiska kostnaderna och uppdra åt beskattningsmyndigheterna att pröva skäligheten av sådana kostnader.

Utgångspunkten för schablonberäkningen skall i enlighet med utredningens allmänt accepterade förslag liksom hittills vara de genomsnittliga kostnaderna för *mindre bil*. Grunden härför är att det i normalfallet inte behövs en större bil för att kunna ta sig till arbetsplatsen. Det har ansetts självfallet att schablonen konstrueras så att påtagliga orättvisor inte uppkommer mellan dem som har möjlighet att erhålla avdrag och dem som inte har denna möjlighet. Detta betyder bl. a. att om en större och dyrbarare bil används, merkostnaden får anses utgöra en icke avdragsgill levnadskostnad. I fråga om handelsresande och andra liknande kategorier som på grund av skrymmande last är tvungna att använda större bil har emellertid sådan schablonberäkning ansetts mindre lämplig. Samma resonemang gäller också den som till följd av sjukdom eller handikapp är tvungen att använda större eller till följd av invalidutrustning dyrare bil. I propositionen föreslås därför en uttrycklig bestämmelse om att det skall ankomma på riksskattenämnden att för dessa fall föreskriva andra och förmånligare grunder för avdragets beräkning.

I motioner yrkades att förmånligare avdragsregler skulle tillämpas i fråga om skattskyldiga som är nödsakade att använda bil i tjänsten och alltså måste medföra denna till arbetsplatsen. Bevillningsutskottet uttalade emellertid att sådana resor är att betrakta som sedvanliga resor mellan bostad och arbetsplats. Utskottet framhöll att rätten till avdrag enligt KL är begränsad till belopp motsvarande ”skälig kostnad” och denna regel måste enligt utskottets mening från rättvisesynpunkt anses gälla alla skattskyldiga, oavsett om de är nödsakade att använda bilen eller inte. Med hänsyn härtill och till de väntade tolkningssvårigheterna avstyrkte utskottet motionerna.

När det gäller den närmare utformningen av schablonen har utredningen frångått den traditionella uppdelningen i fasta och rörliga kostnader och i stället föreslagit att kostnaderna skall delas upp på *årsbundna* och *milbundna* kostnader. Därmed menas att avskrivningskostnaderna, som hittills i sin helhet betraktats som en fast kostnad, delas upp i en årsbunden del som motsvarar modellkostnaden, dvs. den värdeminskning som årligen inträffar genom att bilen blivit en årsmodell äldre, och en milbunden del som motsvarar sli-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

taget. Verkan av detta förslag, som i och för sig vunnit allmän anslutning, är att de som kör längre sträckor får högre avdrag. Dessa skattskyldiga kommer — trots att avdraget beräknas enligt schablon — att oberoende av körsträckans längd alltid erhålla fullt avdrag även för den del av värdeminskningen som motsvarar slitaget på bilen. Eftersom denna verkan överensstämmer med syftet med en reform på detta område föreslås i propositionen att schablonen skall grundas på årsbundna och milbundna kostnader.

För att man skall få fram ett skäligt avdrag för de årsbundna kostnaderna, som ju inte kan få dras av i sin helhet, måste dessa kostnader på något sätt fördelas mellan privatkörning och körning till och från arbetsplatsen. Utredningen har föreslagit att sådan fördelning sker efter en av riksskattenämnden gjord beräkning av de *genomsnittliga årliga körsträckorna* för de båda slagen av körning. Principen att anta ett riksgenomsnitt för sådana körningar i stället för att gå efter de individuella körsträckorna ger ökad rättvisa och departementschefen har därför i likhet med remissinstanserna tillstyrkt att principen skall ingå i schablonen.

När det gäller *körsträckan till och från arbetet* har det av utredningen valda genomsnittet om 1.000 mil mött invändning från arbetsledareförbundet, som anser att sträckan bör vara endast hälften så stor. Det framgår visserligen av utredningens material att den genomsnittliga körsträckan är kortare än 1.000 mil, nämligen ett medianvärde om endast 430 mil (se bilaga 2 i propositionen). Emellertid grundas detta material i viss del på uppgifter beträffande personer som inte arbetat hela året. Dessutom är materialet några år gammalt. Eftersom antalet arbetsplatser i städer och större tätorter ökar, medan antalet arbetsplatser minskar på landsbygden, måste detta för dem som bor kvar på landsbygden medföra att medelavståndet mellan bostad och arbetsplats nu är längre. Vidare har beaktats att riksskattenämndens anvisningar ända fr. o. m. beskattningsåret 1963 bygger på att 1.000 mil skulle kunna godtas som genomsnittlig körsträcka för körningar till och från arbetet. Om man godtar utredningens siffror beträffande privatkörning, skulle man dessutom med arbetsledareförbundets ståndpunkt få en sämre kompensationsgrad vilket i sin tur medför en underkompensation åt de personer som har längre körsträcka mellan hemmet och arbetsplatsen. I propositionen har därför det genomsnitt för nämnda körsträcka som utredningen föreslagit ansetts böra accepteras.

För en fördelning av de fasta kostnaderna för bilen mellan å ena sidan körningar till och från arbetet samt å andra sidan den rent privata körningen har krävts även ett ställningstagande till frågan, vilken årlig körsträcka för *privat* körning som bör läggas till grund för en sådan fördelning. Visst material för bedömning av denna fråga förelåg hos utredningen i form av svaren på en enkät som statens avtalsverk i samråd med SACO, SR, statstjänarkartellen och TCO-S genomförde i slutet av 1966. Avtalsverket inhämtade nämligen då uppgifter rörande körsträckor från innehavare av medgivanden enligt 3 § kungörelsen den 12 dec. 1952 (nr 780) angående resekostnadsersättning vid tjänsteresa med egen bil m. m. Antalet tillfrågade var c:a 3.300 och av svaren framgick att den rent privata körsträckan uppgick till 1.300 mil, oavsett om befattningshavaren i sin tjänst

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

kört 500, 1.000, 1.500 eller 2.500 mil. Bilkostnadsutredningen godtog de uppgifter som framkom i enkäten och föreslog således att bilavdragsschablonen skulle grundas på förutsättningen att den årliga privata körsträckan uppgår till 1.300 mil. Tre remissinstanser ansåg dock denna sträcka vara i överkant. Departementschefen erinrade då om att kategorin handelsresande, som måhända har en lägre genomsnittlig privatkörning än andra yrkeskategorier, enligt vad som tidigare anförts, i allmänhet inte skall vara underkastade den föreslagna schablonregeln. Visserligen hade den särskilda undersökningen rörande privatkörning omfattat en delvis annan kategori än den som avses i förevarande sammanhang, men departementschefen ansåg att det inte visats tillräckliga skäl att frångå utredningen på denna punkt.

Resultatet av de schabloniserade körsträckorna är att de *årsbundna* kostnaderna för bilen blir avdragsgilla till så stor del som motsvarar förhållandet mellan talet 1.000 (= antagen årlig körning till och från arbetet) och talet 2.300 (= summan av körningen till arbetet och den antagna privatkörningen). Detta innebär m. a. o. att avdrag för de s. k. fasta bilkostnaderna för varje körd mil intill 1.000 mil medges med $\frac{1}{2.300}$ av årsbeloppet för de årsbundna (fasta) kostnaderna. Vid en årlig körsträcka för körning till och från arbetet av 1.000 mil får den skattskyldige således, såsom förut antytts, fullt avdrag för den del av de årsbundna kostnaderna, som enligt den valda schablonen belöper på sådana körningar.

Vad slutligen angår de *milbundna* (rörliga) kostnaderna ansåg redan utredningen någon tvekan inte kunna råda om att den skattskyldige borde få fullt avdrag. Dessa kostnader skall därför enligt propositionen berättiga till avdrag med samma belopp per mil räknat, oavsett om den årliga körsträckan för resor till och från arbetet understiger eller överstiger 1.000 mil.

Mot principen att ha en enda 1.000-milsgräns har endast riksrevisionsverket gjort invändningar. Verket har i stället föreslagit ett system för avdragsrätt enligt vilket körsträckan skulle delas upp i ett par 1.000-milsintervaller. Den som exempelvis kör 1.500 mil skulle enligt verkets förslag få ett annat och lägre bilkostnadsavdrag för alla mil än den som kör exempelvis 900 mil. En svaghet i riksrevisionsverkets system var att i vissa situationer en person som haft längre körsträcka skulle få lägre avdrag än en som haft kortare körsträcka. Departementschefen var därför inte benägen att förorda riksrevisionsverkets förslag även om skattebortfallet därigenom skulle blivit mindre.

Bilkostnadskalkyl

Utredningen har presenterat en bilkostnadskalkyl på grundval av de schablonregler som finansministern accepterat. Kalkylen visar de genomsnittliga kostnaderna för mindre bil (med tjänstevikt understigande 1.000 kg) vid en årlig körlängd om 2.300 mil och bilbyte efter 6 år. Beräkningen grundas på att bilen hanteras med normal aktsamhet och att föreskrifter i instruktionsbok för bilen om översyn, service och skötsel beaktas. Prissättningen av kostnadsposterna avser läget i slutet av augusti 1698 och utgör ett genomsnitt för landet. Dock har bilbeståndet i storstadsområdena (Stockholm och Göteborg med omnejd samt Malmö

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

stad) inte tagits med vid beräkning av kostnad för försäkring. I beräkningen redovisas de fasta och rörliga kostnader en bilägare drar på sig genom att hålla sig med bil och köra den.

De skilda kostnadsposterna har i första hand beräknats efter den konventionella uppdelningen i fasta och rörliga kostnader. Till fasta kostnader hänförs därvid bl. a. amortering och ränta. Värdeminskningen på bilden täcks genom amorteringen, varför hela värdeminskningen sålunda behandlas som en fast kostnad. I själva verket ingår emellertid två komponenter i värdeminskningen: en del av värdeminskningen (modellkostnaden) hänför sig till att bilen åldras, en annan del till slitaget på bilen vid körning. Den förstnämnda komponenten är oberoende av bilens körning och således en fast kostnad i egentlig mening. Den senare komponenten är avhängig av bilens körning och sålunda egentligen en rörlig kostnad. I kalkylen har därför även gjorts en annan fördelning mellan fasta och rörliga kostnader, där man i stället för amortering arbetar med begreppen modellkostnad resp. slitage. För de fasta kostnaderna används därvid termen årsbundna kostnader och för de rörliga kostnaderna termen milbundna kostnader. Till milbundna kostnader hänförs de kostnader som är direkt beroende av körd vägsträcka, medan övriga kostnader hänförs till årsbundna kostnader.

Årsbundna kostnader	totalt	per mil
Modellkostnad	640	0:28
Ränta	517	0:23
Skatt och besiktning	227	0:10
Försäkring	398	0:17
Garage	450	0:19
Tvätt	168	0:07
S:a	2 400	1:04
Milbundna kostnader 1 000 mil		
Slitage	450	0:45
Bensin	810	0:81
Däck	114	0:11
Reparation och underhåll	590	0:59
S:a för 1 000 mil	1 964	1:96
För 2 300 mil		
Årsbundna kostnader	2 400	1:04
Milbundna kostnader	4 517	1:96
S:a	6 917	3:00

I fråga om de olika posterna i kalkylen kan återges följande av utredningens kommentarer. *Avskrivningsbeloppet* utgöres av anskaffningskostnaden ("pris på gatan") minskat med restvärdet vid bilbyte och värdet av däcksutrustningen. Genomsnittet av detta aktuella avskrivningsbelopp och motsvarande be-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

lopp närmast föregående tre år utgör här kalkylbilens avskrivningsbelopp. Priset på på gatan växlar något med fraktkostnaden fabrikant-konsument och därför har bilens rekommenderade pris hos huvudförsäljaren i Stockholm i körklart skick, "på gatan-pris", ansetts representativt. Restvärdet 1968 har beräknats med ledning av bl. a. den prognosprislista för begagnade bilar som utges av Motorbranschens riksförbund. *Räntan* har beräknats efter 6,5 % och till denna post återkommes i det följande.

Årligt avskrivningsbelopp		
Pris på gatan med dubbdäck		14.500
avgår: restvärde	2.100	
däckens värde (9 st)	900	3.000
Avskrivningsbelopp:		
augusti 1968		11.500
sistförflutna 3 år		28.500
		40.000
varav i kalkylen upptas 1/4		10.000
Annuitet:		
6,5 % = koefficient 0,2026		2.026
ränta på restvärde och halva däckskostnaden		166
Avskrivning och ränta		2.192
Sistnämnda post omfördelas sålunda:		
Årsbundna: ränta		517
modellkostnad		640
Milbundna: slitage (0: 45 kr/mil)		1.035
		2.192

Fordonsskatten har upptagits till 207 kr som för personbil med tjänstevikt om 910–1.000 kg. För *kontrollbesiktning* av tre bilar av sex för en kostnad om 35 kr och därtill efterbesiktning av var tredje besiktigad bil för en kostnad av 15 kr beräknas enligt kalkylen en genomsnittskostnad om 20 kr.

Försäkringen enligt kalkylen omfattar trafik, brand, stöld, glas, bilräddning, förarskydd och rättsskydd. Vagnskadeförsäkring för fem år ingår i anskaffningskostnaden. Kostnad för sjätte året har medräknats. Bilen förutsättes vara placerad i premieklass 211. Medelbonus för personbilar är 50 %. Tariffområde har bestämts efter bilbeståndets fördelning på områden utom storstadsområdena. Om man bortser från storstadsområdena finns inom tariffområde N (X-, Y-, Z-, AC-, BD-län) ca 20 % av bilbeståndet och inom Ö (övriga delar av landet utom storstadsområdena) ca 80 %. Beräkningen bygger vidare på Folksams och S-bolagens premier till lika delar. Nykterhetsrabatt om 10 % i förekommande fall har inte beaktats.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

Årskostnaden för *garage* eller uppställningsplats har i kalkylen upptagits med ledning av statens personalbostadsdelegations rekommendationer till 450 kr.

För *tvättning* har kalkylen grundats på lika delar heltvätt, automattvätt och självtvätt. Kostnaden utgör enligt Sverige bensinhandlares riksförbunds cirkapriser 13 kr resp. 6 och 3 kr per gång, dvs. i medeltal 7 kr. För 24 tvättningar per år blir kostnaden således 168 kr.

I fråga om de rörliga kostnaderna i kalkylen har kostnaden för *bensin* beräknats vid en färdsträcka om ca 2 mil per resa efter en förbrukning av 0,9 liter per mil (97/98 oktan). Priset i 1-zon med avdrag av 1 öre per liter för pris vid självtankning är 90 öre per liter.

Beträffande *däck* beräknas i kalkylen en livslängd om 3.600 mil för normaldäck och 2.000 mil för dubbdäck. Livslängden för en uppsättning om 5 normaldäck och 4 dubbdäck blir 4.500 resp. 2.000 mil. Kostnaden — inberäknat montering och balansering — för 5 slanglösa normaldäck beräknas till 415 kr och för 4 dubbdäck till 480 kr. Dubbdäck förutsätts komma till användning 3 månader per år och nyttjas av 60 % av bilägarna. Av körningen antas således 15 % utförd med dubbdäck.

Reparation, underhåll och service har enligt en särskild undersökning uppgått till 590 kr per 1.000 mil.

Vid remissbehandlingen har anmärkningarna mot de särskilda posterna i utredningens kalkyl varit relativt få. Beträffande vissa kalkylposter har föreslagits såväl höjningar som sänkningar. Dessa anmärkningar har dock ansetts beloppsmässigt i stort sett jämna ut varandra. En post förtjänar dock uppmärksamhet av principiella skäl. Det gäller posten *ränta* på avskrivningsbeloppet. Några remissinstanser har invänt att posten kan dras av även i förvärvskällan inkomst av kapital och således bli föremål för dubbel avdragsrätt. Invändningen är riktig men har inte ansetts behöva leda till omräkning av kalkylen. I denna del utgör kalkylen nämligen inte någon nyhet mot vad som tidigare accepterats och tillämpats. Vidare har beaktats att det ofta inte kan göras ett dubbelavdrag, nämligen i de fall då skattskyldiga makar kan utnyttja det allmänna schablonavdraget å 800 kr i förvärvskällan kapital. Som helhet betraktad har kalkylen godtagits av det stora flertalet remissinstanser och departementschefen har därför tillstyrkt att den läggs till grund för avdragsberäkningen.

Avdragsbeloppen

Resultatet av den nya schablonen och bilkostnadskalkylen blir ett avdragsbelopp om 3:00 kr per mil för de första 1.000 milen och 2:00 kr per mil för körsträckor därutöver. Departementschefen har erinrat om att en ändring av kostnadsläget givetvis kan komma att föranleda justering av avdragsbeloppen.

Genomförandet av de generösare avdragsreglerna beräknas medföra ett skattebortfall för statsverket om ca 40 milj. kr och för kommunerna om ca 30 milj. kr.

Lagtexten

Schablongrunderna har tagits in i punkt 4 av anvisningarna till 33 § KL. Lagtexten har ansetts inte böra inom schablonens tillämpningsområde innesluta sådana kategorier som redan nu står utanför riksskattenämndens allmänna scha-

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36

blonavdrag. Därför har införts en uttrycklig bestämmelse av innebörd att riksskattenämnden skall fastställa särskilda grunder för dels den som på grund av ålder, sjukdom eller handikapp är tvungen att använda bil och dels den som på grund av skrymmande last måste använda större bil.

När det gäller körsträckornas längd i mil, avdragsbeloppens storlek i kronor och andra faktorer som påverkas av samhällsutvecklingen och därför ofta kräver justeringar har någon precisering ansetts inte böra ske i lagtexten. I stället har i förenämnda lagrum i KL inskrivits ett allmänt bemyndigande — och samtidigt skyldighet — för riksskattenämnden att för varje kalenderår fastställa de närmare grunderna för avdrag. I detta bemyndigande ligger givetvis också en rätt för riksskattenämnden att ange förutsättningarna för att avdrag över huvud taget skall få medges. Någon särskild bestämmelse om indexreglering av avdragsbeloppen har inte ansetts behövlig, eftersom riksskattenämnden årligen omprövar beloppens storlek. Inte heller har det ansetts behövligt att nu införa särskilda bestämmelser om utredning i avdragsärendena. Den skattskyldige behöver således inte uppge sina kostnader utan endast antalet körda mil till och från arbetet.

De nya bestämmelserna avser redan innevarande års bilresor och skall således tillämpas första gången vid 1970 års taxering.

Anm.: Tidigare har det rått delade meningar om avdrag för kostnader för bilresor till och från arbetsplatsen om den skattskyldige måste ha bilen med sig till tjänstestället för att sedan kunna använda den vid tjänsteresor. Det har nämligen funnits en minoritet som ansett att avdraget i dessa fall inte borde beräknas efter schablonen. Sedan riksdagen godkänt bevillningsutskottets betänkande nr 31/1969 är det numera fullt klart att avdraget också i dessa fall skall beräknas enligt schablonen. Med hänsyn till att de nya reglerna är generösare än de tidigare blir resultatet inte oskäligt. Utskottets motivering är emellertid inte helt invändningsfri (jfr sid. 267, spalt 2, här). Detta gäller särskilt om den skattskyldige bor nära tjänstestället och inte skulle använt bilen om han inte varit tvungen att ha den till hands för tjänsteresor. – De som är intresserade av bakomliggande teoretiska resonemang hänvisas till f. d. regeringsrådet Kuylenstiernas anmälan av professor Åke Hellners doktorsavhandling i Sv. Skattetidn. 1960 sid. 125 f. f.

Red.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-27 23:18:36