

Nr 29

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); given Stockholms slott den 21 februari 1969.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370).

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition föreslås ändring av reglerna för beräkningen av avdrag vid inkomsttaxeringen när det gäller kostnad för bil vid resor mellan bostad och arbetsplats. Enligt förslaget bestäms avdraget som hittills av riksskatte-nämnden men vissa grunder fastläggs närmare i kommunalskattelagen. Principen är att kostnader som är beroende av körd vägsträcka (milbundna kostnader) får dras av i full utsträckning medan övriga kostnader (årsbundna kostnader) får dras av endast till viss del, nämligen med $\frac{1}{2\ 300}$ av årsbeloppet för de årsbundna kostnaderna för varje körd mil intill 1 000 mil. Beräkningen av avdraget för de årsbundna kostnaderna grundar sig på antagandet att genomsnittet av skattskyldiga som är berättigade till bilkostnadsavdrag har en årlig ressträcka mellan bostad och arbetsplats av 1 000 mil samt en årlig privatkörning som uppgår till 1 300 mil. Milbundna och årsbundna kostnader beräknas vidare på grundval av det pris- och kostnadsläge som riksskattenämnden bedömer ha förelegat under det år till vilket avdraget skall hänföras. Med tillämpning av den föreslagna principen kan den avdragsgilla bilkostnaden i nuvarande pris- och kostnadsläge beräknas till 3 kr. för mil intill 1 000 mil per år och till 2 kr. för mil för körsträckor därutöver.

De nya bestämmelserna avses gälla bilresor fr. o. m. den 1 januari 1969.

Förslag

till

Lag**om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370)**

Härigenom förordnas, att punkt 4 av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***Anvisningar**

till 33 §.

4. Även för — — — — — särskilt fortskaffningsmedel.

Riksskattenämnden fastställer för varje kalenderår grunder för beräkningen av de avdrag som får göras när den skattskyldige använder egen bil för resor till och från arbetsplatsen. Avdraget skall av nämnden bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga kostnader för mindre bil och med hänsyn till både de kostnader, som äro direkt beroende av körd vägsträcka (milbundna kostnader), och övriga kostnader för bilen (årsbundna kostnader). De årsbundna kostnaderna skola av nämnden fördelas mellan körning, som avser resor till och från arbetsplatsen, och annan körning på grundval av en beräkning av genomsnittliga årliga körsträckor för de båda slagen av körning. Den andel av de årsbundna kostnaderna som belöper på resor till och från arbetsplatsen skall för mil räknat motsvara det belopp, som behövs för att den skattskyldige skall erhålla fullt avdrag för nämnda andel av kostnaderna, när den sammanlagda årliga körsträckan för resor till och från arbetsplatsen motsvarar den schablonmässigt beräknade genomsnittliga körsträckan för sådana resor. För körsträcka därutöver skall

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

avdraget avse endast de milbundna kostnaderna.

För skattskyldig som på grund av ålder, sjukdom eller handikapp är nödsakad att använda bil fastställer riksskattenämnden särskilda grunder för avdrag för bilresor till och från arbetsplatsen. Detsamma gäller skattskyldig som är tvungen att använda större bil på grund av skrymmande last.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling, och tillämpas första gången vid 1970 års taxering. Äldre bestämmelser äger dock alltjämt tillämpning vid eftertaxering för år 1969 eller tidigare år.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 21 februari 1969.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrade regler för bilkostnadsavdrag* och anför.

Inledning

Skattskyldig kan vid inkomsttaxeringen få avdrag för bilkostnader vid resor mellan bostad och arbetsplats enligt kommunalskattelagen (KL) den 28 september 1928 (nr 370). Riksskattenämnden har meddelat anvisningar för beräkning av sådant avdrag. Vid 1967 års riksdag väcktes fråga om ändrade och förmånligare beräkningsgrunder för detta avdrag. 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 motsvarar de faktiska kostnaderna för dessa resor. Kungl. Maj:t uppdrog med anledning härav åt särskilda sakkunniga¹ att utreda frågan om avdrag för kostnader för bilresor mellan bostad och arbetsplats. De sakkunniga har överlämnat ett betänkande i ämnet (Stencil Fi 1968: 7).

Utredningens författningsförslag torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Över betänkandet har efter remiss yttranden avgetts av kammarrätten, riksskattenämnden, riksrevisionsverket, statens avtalsverk, länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands,

¹ Genom beslut den 24 november 1967 tillkallades generaldirektören Rolf Dahlgren, ombudsmannen L. I. Ahlvarsson, ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren Ivan Svanström, numera departementsrådet Göran Wahlgren och ledamoten av riksdagens första kammare, trävaruhandlaren Erik Wärnberg. Samtidigt uppdrogs åt Dahlgren att vara ordförande. Den 27 juni 1968 förordnades byrådirektören A. Joachimsson att biträda de sakkunniga som expert.

Gävleborgs, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Statstjänstemännens riksförbund (SR), Riksförbundet landsbygdens folk (RLF), Sveriges arbetsledareförbund, Svenska företagares riksförbund, Föreningen Sveriges handelsresande, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund och Taxeringsnämndsordförandenas riksförbund.

RLF har åberopat ett yttrande av Lantbrukets skattedelegation. Kungl. automobilklubben och Motormännens riksförbund har åberopat ett yttrande av Motororganisationernas samarbetsdelegation vari även Motorförarnas helnykterhetsförbund är representerat.

Nuvarande ordning

Enligt punkt 4 av anvisningarna till 33 § KL har skattskyldig rätt att dra av skälig kostnad för resor till och från arbetsplatsen, när denna varit belägen på sådant avstånd från hans bostad att han behövt anlita och även anlitat särskilt forskaffningsmedel.

Riksskattenämnden har tid efter annan meddelat anvisningar för tillämpning av KL:s bestämmelser om avdrag när det gäller resor med bil mellan bostad och arbetsplats. I nämndens första anvisning i ämnet, som tillämpades fr. o. m. 1958 års taxering, rekommenderades ett avdrag om 1: 70 kr. för körd mil. Med tillämpning fr. o. m. 1962 års taxering rekommenderades en höjning av avdraget till 1: 80 kr. för mil. Vidare rekommenderade riksskattenämnden att, om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen var osedvanligt stort och avdraget därför skulle bli oproportionerligt högt, särskilt i förhållande till inkomstens storlek, avdrag borde medges endast med ett i skälig mån reducerat belopp. Med tillämpning fr. o. m. 1964 års taxering ändrades anvisningarna så att för körsträckor intill 1 000 mil per år avdrag rekommenderades med 1: 80 kr. för mil och för körsträckor däröver med 1: 00 kr. för mil. Vid 1966 års taxering företogs en höjning av avdragsbeloppen till 2: 00 kr. resp. 1: 20 kr., vid 1968 års taxering ytterligare en höjning till 2: 25 kr. resp. 1: 50 kr. samt vid 1969 års taxering en höjning till 2: 50 kr. resp. 1: 75 kr.

Riksskattenämndens rekommendationer om avdragsbeloppens storlek 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 därvid räknat om kalkylen med utgångspunkt i kostnaderna för en bil av märket Volkswagen.

Nu gällande anvisningar i ämnet, som meddelats den 13 november 1968, innehåller förutom rekommendationer om avdragsbelopp för bilresor även

vissa andra bestämmelser om rätten till bilkostnadsavdrag. Det sägs således att om skattskyldig använder bil i stället för allmänt kommunikationsmedel, skäligt avdrag för bilkostnader bör medges, om vägavståndet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst en halv mil. En andra förutsättning för avdrag är 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.

Om skattskyldig på grund av ålder, sjukdom, lyte eller liknande anledning är tvungen att använda bil, bör enligt anvisningarna avdrag, oavsett avstånd och tidsvinst, medges med vad av de totala faktiska bilkostnaderna under året belöper på resorna till och från arbetsplatsen. Saknas allmänt kommunikationsmedel tillämpas likaså för de skattskyldiga liberalare grunder.

Frågans behandling vid 1967 års riksdag

Vid 1967 års riksdag väcktes ett flertal motioner i syfte att förbättra de skattskyldigas möjligheter till avdrag för kostnader för bilresor mellan bostad och arbetsplats.

Motionärerna i motionerna I: 315 och II: 396, I: 573 och II: 731 samt i motionen II: 403 ansåg att avdraget borde höjas till en nivå som bättre motsvarar de verkliga bilkostnaderna. Enligt motionärerna i motionen II: 744 borde avdrag medges med »maximalt belopp» även i de fall då antalet körda mil per år överstiger 1 000. I motionerna I: 333 och I: 401 slutligen hemställde motionärerna om lämpliga åtgärder för att underlätta för glesbygdens arbetstagare att vid arbete på annan ort bo kvar i hemorten. Detta kunde enligt motionärernas mening ske antingen genom införande av generösare skatteavdrag vid resor till och från arbetsplatsen eller genom att arbetsmarknadsmyndigheterna erhåller medel för utbetalning av ett till färdvägen anpassat kontantbidrag.

Bevillningsutskottet (BeU 1967: 58) fann de i motionerna framförda synpunkterna värda beaktande och anförde följande. På relativt kort tid hade bilismen helt förändrat förutsättningarna för boende och sysselsättning i vårt land. Arbetskraften är, även i områden där de kollektiva kommunikationerna är svagt utvecklade eller i det närmaste indragna, betydligt rörligare än tidigare. Denna rörlighet måste enligt utskottets mening anses vara förenad med avsevärda fördelar. Arbetstagare som till följd av rationaliseringar, företagsnedläggelser eller liknande tvingas vara yrkesverksamma på annan ort kan med bilens hjälp utnyttja sin bostad i hemorten och leva kvar i sin gamla miljö. Som en följd av denna utveckling torde reseavståndet under senare år i genomsnitt kraftigt ha ökat, och det torde numera

inte vara ovanligt med dagliga bilresor till och från arbetet på tio mil eller mera. Från såväl den enskildes som samhällets synpunkt måste det anses angeläget att denna form av anpassning till strukturutvecklingen inte försvåras utan på allt sätt underlättas. Ett sätt att underlätta denna boendeform ansåg utskottet vara att införa regler om generösare avdrag för bilresor mellan bostad och arbetsplats.

Utskottet uttalade vidare att riksskattenämndens anvisningar innebar en diskriminering av i synnerhet sådana skattskyldiga, som är bosatta på ett större avstånd från arbetsplatsen och som inte har tillgång till eller på grund av sina arbetsförhållanden saknar möjlighet att använda reguljära trafikmedel. Inte minst fann utskottet den reduktion av bilkostnadsavdraget, som enligt nämndens anvisningar bör ske i fråga om körsträckor överstigande 1 000 mil, ofta leda till alltför kraftiga begränsningar av bilkostnadsavdragen. Enligt utskottets mening kunde också ifrågasättas om det belopp på 2 kr. för mil som riksskattenämnden i sina då gällande anvisningar beräknat för körsträckor intill 1 000 mil var tillräckligt för att i skälig mån täcka bilresekostnaderna. Utskottet erinrade om att de dåvarande anvisningarna i ämnet var dagtecknade den 15 november 1965 och att sedan dess såväl bilaccisen som den allmänna varuskatten och bensinskatten höjts. Utskottet biträdde därför förslaget om en utredning av frågan om avdrag för resor med bil till och från arbetsplatsen. Denna utredning borde enligt utskottets mening ha till ändamål att söka åstadkomma bestämmelser av innehåll att »skäligt avdrag» för bilkostnader av ifrågavarande slag i högre grad än dittills skulle motsvara de faktiska kostnaderna för sådana resor.

Vid bevillningsutskottets betänkande fanns fogad en reservation som utmynnade i att uppräkningsavdraget inte borde åstadkommas inom ramen för en särskild utredning. Motionernas syfte ansåg reservanterna i stället enklast och snabbast kunna tillgodoses genom av riksskattenämnden meddelade anvisningar. Riksdagen fattade beslut (rskr 330) i överensstämmelse med bevillningsutskottets hemställan.

Betänkandet

Betänkandet innehåller en redogörelse för gällande rätt och för frågans behandling vid 1967 års riksdag som i huvudsak överensstämmer med vad som återgetts i det föregående. Efter en redogörelse för viss utländsk lagstiftning redovisas statistiska uppgifter rörande bilavdragen samt de sakkunnigas ställningstaganden. Den fortsatta framställningen följer betänkandets disposition.

Statistiska uppgifter rörande bilavdragen

För att utröna hur många skattskyldiga som under inkomst av tjänst haft bilavdrag för resor till och från arbetet samt med vilka belopp har utredningen inhämtat vissa uppgifter från en urvalsundersökning som utredningen om definitiv källskatt utfört för år 1965 (1966 års taxering) och kompletterat uppgifterna i vad avser medgivna bilavdrag och avdragets storlek. Dessa uppgifter avser alla skattskyldiga som är födda den 15 maj dvs. inemot 15 000 skattskyldiga.

En omräkning av materialet till riksförhållanden ger vid handen att det fanns 4 903 000 inkomsttagare år 1965. Makar som båda har inkomster har härvid — liksom i det följande — räknats var för sig, dvs. som två inkomsttagare. Hela antalet inkomsttagare med avdrag för resekostnader till och från arbetet var 1 757 000 eller 35,8 % av samtliga inkomsttagare. Sammanlagt uppgick avdragssumman till 1 043,5 milj. kr. vilket betyder att avdraget i medeltal per inkomsttagare med sådant avdrag utgjorde 594 kr. Vidare framgår att 401 000 inkomsttagare hade bilavdrag år 1965 på totalt 419,3 milj. kr. eller i medeltal 1 046 kr. Detta innebär att 8,2 % av samtliga inkomsttagare eller 22,8 % av antalet inkomsttagare med avdrag för resekostnader till och från arbetet hade bilavdrag och att 40,2 % av det totala avdragsbeloppet var avdrag för bilkostnader. I verkligheten har naturligtvis, påpekas det i betänkandet, betydligt fler åkt bil till och från arbetet men ej kunnat få avdrag för bil, eftersom billigare färdmedel stått till buds.

Fördelningen av bilavdragen på inkomsttagare i olika inkomstskikt framgår av nedanstående uppställning.

Tabell 1.

Sammanräknad nettoinkomst år 1965, kr.	Samtliga inkomsttagare	Därav med bilavdrag	
		i absoluta tal	i %
1	2	3	4
— 4 999	1 180 800	19 300	1,6
5 000— 9 999	992 300	44 100	4,4
10 000—14 999	791 300	80 200	10,1
15 000—19 999	777 200	113 300	14,6
20 000—24 999	543 800	77 200	14,2
25 000—29 999	265 100	28 900	10,9
30 000—39 999	205 400	25 400	12,3
40 000—49 999	70 500	8 100	11,5
50 000—	77 000	4 400	5,7
Samtliga	4 903 400	400 900	8,2

Av uppställningen framgår att antalet inkomsttagare med bilavdrag var störst i mellaninkomstskikten. Att det var så relativt få av inkomsttagarna

med stora inkomster som hade bilavdrag torde enligt utredningen sammanhånga med att dessa i så stor utsträckning var hemmahörande i storstäderna med sina billiga kollektiva färdmedel. Utredningen redovisar också antalet inkomsttagare fördelat efter storleken på dels det totala resekostnadsavdraget, dels bilavdraget. Denna redovisning framgår av följande uppställning.

Tabell 2.

Resekostnader till och från arbetet kr.	Inkomsttagare med totalt resekostnadsavdrag enligt kol. 1				Inkomsttagare med bilavdrag enligt kol. 1			
	Antal inkomsttagare		Summa avdrag		Antal inkomsttagare		Summa avdrag	
	i absoluta tal	i %	i milj. kr.	i %	i absoluta tal	i %	i milj. kr.	i %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1— 299	507 300	28,9	101,3	9,7	58 700	14,6	10,5	2,5
300— 499	518 700	29,5	198,2	19,0	62 600	15,6	24,3	5,8
500— 999	481 500	27,4	315,3	30,2	109 800	27,4	79,2	18,9
1 000—1 499	125 700	7,2	148,8	14,3	75 200	18,7	90,6	21,6
1 500—1 999	53 700	3,1	91,6	8,8	38 100	9,5	64,9	15,5
2 000—	70 000	4,0	188,2	18,0	56 600	14,1	149,8	35,7
Summa	1 756 900	100	1 043,5	100	400 900	100	419,3	100

Av inkomsttagare med bilavdrag hade ej fullt en fjärdedel avdrag på minst 1 500 kr. motsvarande — enligt det vid 1966 års taxering gällande bilavdraget — en körsträcka på 750 mil. Sammanlagt svarade denna andel för drygt hälften av det totala avdragsbeloppet.

Mer specificerade uppgifter som utredningen inhämtat, bl. a. medianvärdet i mil för olika inkomstklasser, redovisas i *bilaga 2*.

Utredningens ställningstaganden

Principerna för bilavdrag

Utredningen påpekar att gränsdragningen mellan icke avdragsgilla levnadskostnader och kostnader hänförliga till förvärvskälla utgör ett besvärligt problem i fråga om kostnader för egen bil. Detta beror främst på den omständigheten att bilkostnader numera i allt större omfattning är att hänföra till vanliga levnadskostnader. Vårt land är ett av de biltätaste länderna i världen. Det finns i dag bortåt 2 milj. personbilar i Sverige, dvs. en personbil på var fjärde invånare. Det kan därför enligt utredningen med fog hävdas att den ökande biltätheten skapar en viss presumtion för bilinnehav, oavsett om bilen behövs för dagliga resor mellan bostad och arbetsplats eller om så inte är förhållandet. Bilen anskaffas huvudsakligen av rent privata intressen. Dock är en bidragande orsak till bilköp ofta de fördelar som bil-

innehavet erbjuder vad beträffar de dagliga resorna till och från arbetsplatsen. De med bilinnehav förenade kostnaderna tenderar emellertid mer och mer att ingå i normal konsumtionsstandard. Det helt övervägande antalet personbilsägare får också själva svara även för den del av levnadskostnaderna, som består av bilkostnader, utan att åtnjuta den ekonomiska lättnad som ligger i att viss del av kostnaderna är avdragsgilla vid taxeringen.

Enligt utredningens mening bör det givetvis även i fortsättningen finnas möjlighet för skattskyldiga att få avdrag för bilkostnader för resor till och från arbetet. För att överhuvud kunna tillämpas i praktiken bör avdraget — liksom hittills — bestämmas efter schablonregler. Det bör sålunda alltså jämt fordras att fråga är om resor av inte alltför kort väglängd och att användandet av bil i stället för allmänt kommunikationsmedel medför en betydande tidsvinst för den skattskyldige. Någon författningsbestämmelse därom anser utredningen dock inte böra meddelas. Det bör således liksom hittills ankomma på riksskattenämnden att meddela anvisningar i dessa hänseenden. Anvisningarna bör givetvis ändras när samhällsutvecklingen och förhållandena i övrigt gör det motiverat.

Vad angår bilavdragets storlek måste, påpekar utredningen, schablonen självfallet 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. En bilkostnadskalkyl bör därför enligt utredningens mening grunda sig på genomsnittliga kostnader för en mindre bil av vanligen förekommande märke.

Utredningen anför vidare att en bilkostnadskalkyl måste baseras på vissa antaganden rörande körsträckor. Detta är nödvändigt för att möjliggöra en fördelning av de fasta kostnaderna för bilen på privat körning och körning till och från arbetsplatsen. Förenämnda tabell i bilaga 2 ger vid handen att den genomsnittliga körsträckan uppgår till endast 430 mil för år. För det övervägande antalet helårsarbetande skattskyldiga torde den genomsnittliga körsträckan emellertid vara icke oväsentligt längre, påpekar utredningen. Till en början bör beaktas att det undersökta materialet är 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 bör beaktas att det statistiska materialet omfattar alla arbetstagare, oavsett om de arbetat hela året eller endast en del därav. Vidare omfattar det statistiska materialet även alla sådana skattskyldiga som på grund av t. ex. byte av arbetsplats erhållit avdrag för bilkostnader endast en viss del av året.

De av riksskattenämnden meddelade anvisningarna bygger — fr. o. m. beskattningsåret 1963 — på att 1 000 mil per år skulle kunna godtas som ge-

nomsnittlig körsträcka för körningar till och från arbetet. Utredningen anser inte tillräckliga skäl föreligga att utgå från en kortare årlig körsträcka för resor till och från arbetet än nämnda 1 000 mil. Om en kort körsträcka läggs till grund för schablonen betyder detta nämligen, att skattskyldiga med kort körsträcka får en större del av de fasta kostnaderna för bilen avdragsgill än om en längre körsträcka väljs som underlag för schablonen. Man kan med andra ord säga att en kort körsträcka som underlag för schablonen betyder ett gynnande av skattskyldiga med kort körsträcka i förhållande till dem som har lång körsträcka. Utredningen anser att ett sådant resultat inte skulle vara tillfredsställande. Ju kortare körsträckan är, desto starkare är nämligen presumptionen att bilen anskaffats för privat körning och för den allmänna livsföringen. Är den årliga körsträckan för resor mellan bostad och arbetsplats mycket kort, kan därför starkt ifrågasättas om det är rimligt att ens någon del av sådana fasta kostnader som t. ex. bilskatten bör vara avdragsgill vid taxeringen.

Utredningen anser sålunda att den årliga körsträcka för resor till och från arbetet, som sedan ett antal år lagts till grund för bilavdragsschablonen — eller 1 000 mil — även fortsättningsvis bör kunna godtas. Att å andra sidan välja en längre körsträcka än 1 000 mil anser utredningen f. n. uteslutet med hänsyn till de redovisade statistiska uppgifterna om körsträckor.

För en fördelning av de fasta kostnaderna för bilen mellan å ena sidan körningar till och från arbetet och å andra sidan den rent privata körningen behövs enligt utredningens mening även ett ställningstagande till frågan om vilken årlig körsträcka för privat körning som bör läggas till grund för en sådan fördelning. Visst material för bedömning av denna fråga föreligger i form av svaren på en enkät som statens avtalsverk i samråd med SACO, SR, Statstjänarkartellen och TCO-S genomförde i slutet av 1966. Verket inhämtade nämligen då uppgifter rörande körsträckor från innehavare av medgivanden enligt 3 § kungörelsen den 12 december 1952 (nr 780) angående resekostnadsersättning vid tjänsteresa med egen bil m. m. Antalet tillfrågade befattningshavare med sådant s. k. bilmedgivande var ca 3 300. Svar inkom från 98,6 % av dem. Av svaren framgår att den rent privata körsträckan uppgick till ca 1 300 mil, oavsett om vederbörande befattningshavare i sin tjänst kört 500, 1 000, 1 500 eller 2 500 mil. Om den i tjänsten körda sträckan varit så kort som 100 mil, visar avtalsverkets enkät att den rent privata körsträckan överstigit 1 700 mil. Utredningen anser sig kunna godtaga de uppgifter som kommit fram i enkäten och anser sålunda att bilavdragsschablonen kan grundas på förutsättningen att den årliga privata körsträckan uppgår till 1 300 mil.

Det sagda betyder enligt utredningen att de *fasta* kostnaderna för bilen bör vara 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 nyssnämnda körning och den antagna privata körningen). Detta in-

nebär med andra ord att avdrag för de fasta bilkostnaderna bör för varje körd mil intill 1 000 mil medges med $\frac{1}{2\,300}$ av årsbeloppet för de fasta kostnaderna. Vid en årlig körsträcka för körning till och från arbetet av 1 000 mil har den skattskyldige således fått fullt avdrag för den del av de fasta kostnaderna för bilen, som enligt den valda schablonen belöper på sådana körningar.

Vad slutligen angår de rörliga kostnaderna för bilen anser utredningen någon tvekan inte kunna råda om att den skattskyldige bör få fullt avdrag. Dessa kostnader bör således 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.

Bilkostnadskalkyl

På grundval av de återgivna principerna har utredningen låtit upprätta en bilkostnadskalkyl. Denna visar de genomsnittliga kostnaderna för mindre bil (med tjänstevikt understigande 1 100 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 1968 och utgör ett genomsnitt för landet. Dock har bilbeståndet i storstadsområdena (Stockholm och Göteborg med omnejd samt Malmö 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 bilen täcks genom amorteringen, varför hela värdeminskningen sålunda behandlas som en fast kostnad. I själva verket, framhålls i betänkandet, ingår emellertid två komponenter i värdeminskningen: en del av värdeminskningen (modellkostnaden) hänförs 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.

Fasta kostnader per år

Avskrivning och ränta

Det belopp som skall avskrivas — avskrivningsbeloppet — utgörs enligt kalkylen av anskaffningskostnaden (»pris på gatan») minskat med restvärdet vid bilbyte och värdet av däcksutrustningen. Genomsnittet av detta aktuella avskrivningsbelopp och motsvarande belopp närmast föregående tre år utgör här kalkylbilens avskrivningsbelopp. Priset på gatan växlar något med fraktkostnaden fabrikant — konsument. Bilens rekommenderade pris hos huvudförsäljaren i Stockholm i körklart skick, »på gatan-pris», har i kalkylen ansetts representativt. Restvärdet 1968 har beräknats med ledning bl. a. av prognosprislista för begagnade bilar utgiven av Motorbranschens riksförbund.

	kr.	kr.
Beräkning av årligt avskrivningsbelopp:		
Pris på gatan utrustad med dubbdäck		14 500
avgår:		
restvärde	2 100	
däckens värde (9 st)	900	3 000
Avskrivningsbelopp:		
augusti 1968		11 500
för sistförflutna 3 år		28 500
		<u>40 000</u>
		4
Kalkylens avskrivningsbelopp		10 000
Årlig kostnad för avskrivning och ränta		
Ränta beräknas efter 6,5 %, vilket ger annuitetskoefficienten 0,2026		
Annuitet		2 026
tillkommer:		
ränta på restvärde och halva däckskostnaden		166
Avskrivning och ränta		<u>2 192</u>
Posten avskrivning och ränta har som ett alternativ fördelats på följande poster		
<i>Årsbundna</i>		
ränta		517
modellkostnad		640
<i>Milbundna</i>		
slitage (0: 45 kr. per mil)		1 035
		<u>2 192</u>

Fordonsskatt och kontrollbesiktning

För personbil med tjänstevikt om 910—1 000 kg är fordonsskatten 207 kr. 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 20 kr. Hela kostnaden sägs vara årsbunden.

Försäkring

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 Folksam och S-bolagens premier till lika delar. Nykterhetsrabatt om 10 % i förekommande fall har inte beaktats.

Beräkning av försäkringspremie:

	Premie i kr. i tariffområde	
	Ö	N
Folksam	355	414
S-bolagen	416	487

Om 80 % av bilarna är placerade i område Ö och 20 % i område N blir årspremien 398 kr. Försäkringspremien sägs vara årsbunden.

Garage eller uppställningsplats

Årskostnaden för garage m. m. beräknas enligt kalkylen med ledning av statens personalbostadsdelegations rekommendationer till 450 kr. Hela kostnaden sägs vara årsbunden.

Tvättning

För tvättning har beräkningen grundats på lika delar heltvätt, automatvätt och självvätt. Kostnaden utgör enligt Sveriges bensinhandlares riksförbunds gällande cirkapriser ($\frac{13+6+3}{3}$) 7 kr. per gång. För 24 tvättningar per år blir kostnaden 168 kr. Hela kostnaden betraktas i kalkylen som årsbunden.

*Rörliga kostnader per 1 000 mil**Bensin*

Kostnad för bensin beräknas enligt kalkylen vid en färdsträcka om ca 2 mil per resa efter en förbrukning av 0,9 liter per mil (97/98 oktän). Pri-

set i 1-zon med avdrag av 1 öre per liter för pris vid självtankning är 90 öre per liter. Kostnaden per 1 000 mil blir 810 kr.

Däck

Kostnaden beräknas enligt kalkylen efter 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 $(\frac{5 \times 3\,600}{4} =)$ 4 500 mil resp. 2 000 mil. Angående däckens livslängd sägs vid intervjuer ha framkommit skiftande uppgifter. I kalkylen beräknad livslängd har bl. a. angetts av chefen för tekniska avdelningen hos Motormännens riksförbund R. Jeansson. Kostnaden — montering och balansering inberäknad — för 5 st. slanglösa normaldäck beräknas till 415 kr. och för 4 st. 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. Kostnad per 1 000 mil blir $\frac{415 \times 0,85}{4,5} + \frac{480 \times 0,15}{2} = 114$ kr.

Reparation och underhåll

En undersökning sägs ha gett till resultat att posten reparation, underhåll och service belöper sig till 590 kr. per 1 000 mil.

Med utgångspunkt i de nyss redovisade kostnaderna har utredningen sammanställt de totala fasta och rörliga kostnaderna i tabellform. Sammanställningen visar att de s. k. fasta kostnaderna per mil utgör 1:49 kr. och de rörliga 1:51 kr. eller tillhoppa 3 kr. per mil.

Sammanställning av fasta och rörliga kostnader vid 2 300 miles årlig körning med personbil med tjänstevikt om 900—1 000 kg

Kostnadsslag	Kostnad	
	totalt kr.	per mil kr.
<i>Fasta kostnader</i>		
Amortering, ränta	2 192	0: 96
Skatt och besiktning	227	0: 10
Försäkring	398	0: 17
Garage	450	0: 19
Tvättning	168	0: 07
Summa kr.	3 435	1: 49
<i>Rörliga kostnader per 1 000 mil</i>		
Bensin	810	0: 81
Däck	114	0: 11
Reparation och underhåll	590	0: 59
Summa kr. för 1 000 mil	1 514	1: 51

Kostnadsslag	Kostnad	
	totalt kr.	per mil kr.
<i>Fasta och rörliga kostnader för 2 300 mil</i>		
Fasta kostnader	3 435	1: 49
Rörliga kostnader	3 482	1: 51
	Summa kr. för 2 300 mil	3: 00

I följande sammanställning har kostnaderna fördelats på årsbundna och milbundna kostnader. Härav berörs som tidigare nämnts posten amortering och ränta. Av sammanställningen framgår att de årsbundna kostnaderna utgör 1: 04 kr. per mil och de milbundna kostnaderna 1: 96 kr. per mil eller tillhopa 3 kr. per mil.

Sammanställning av årsbundna och milbundna kostnader vid 2 300 mils körning med personbil med tjänstevikt om 900—1 000 kg

Kostnadsslag	Kostnad	
	totalt kr.	per mil kr.
<i>Årsbundna kostnader</i>		
Modellkostnad	640	0: 28
Ränta	517	0: 23
Skatt och besiktning	227	0: 10
Försäkring	398	0: 17
Garage	450	0: 19
Tvättning	168	0: 07
	Summa kr.	2 400
<i>Milbundna kostnader för 1 000 mil</i>		
Slitage	450	0: 45
Bensin	810	0: 81
Däck	114	0: 11
Reparation och underhåll	590	0: 59
	Summa kr. för 1 000 mil	1 964
<i>För 2 300 mil</i>		
Årsbundna kostnader	2 400	1: 04
Milbundna kostnader	4 517	1: 96
	Summa kr. för 2 300 mil	6 917

Utredningens förslag

Utredningen godtar den bilkostnadskalkyl som redovisats i det föregående och anser således att kalkylen — vid nuvarande pris- och kostnadsläge — är ägnad att läggas till grund vid bestämmandet av bilavdragens storlek.

Frågan huruvida kostnaderna bör delas upp i fasta och rörliga kostnader på hittills sedvanligt sätt eller om de bör delas upp i årsbundna och milbundna kostnader bedömer utredningen så att den sistnämnda metoden i och för sig ger ett mera rättvisande resultat. Därtill kommer, sägs det, att en uppdelning i årsbundna och milbundna kostnader leder till ett gynnsammare resultat för skattskyldiga med lång körsträcka mellan bostad och arbetsplats. Dessa skattskyldiga kommer nämligen — 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. Utredningen finner detta värdefullt eftersom man därigenom underlättar för de enskilda att bo kvar även om de har arbete på annan ort än hemorten. Utredningen har i detta sammanhang hänvisat till bevillningsutskottets uttalande i denna fråga i det förut återgivna betänkandet 1967: 58.

Med tillämpning av de av utredningen förordade principerna och på basis av kostnadsläget i augusti månad 1968 skulle de avdragsgilla kostnaderna således uppgå till 3 kr. för mil för årliga körsträckor ej överstigande 1 000 mil och till 2 kr. för mil för körsträckor däröver.

Utredningen anser det inte böra komma ifråga att i KL eller i anvisningarna till KL införa bestämmelser, som direkt anger med vilka belopp avdrag för bilkostnader bör medges eller som direkt anger de körsträckor för körning till och från arbetet resp. för privat körning, som skall ligga till grund vid bestämmandet av avdragens storlek. I stället föreslår utredningen att i KL:s anvisningar anges, att det ankommer på riksskattenämnden att årligen fastställa de grunder enligt vilka avdrag för bilkostnader får ske. Vidare bör där anges de allmänna grunderna för bestämmandet av avdragets storlek. Således föreslår utredningen en regel av innebörd att avdraget skall bestämmas på grundval av genomsnittliga kostnader för mindre bil och avse såväl milbundna som årsbundna kostnader. Utredningen föreslår vidare en föreskrift om att de årsbundna kostnaderna skall fördelas mellan körning till och från arbetet och rent privat körning på grundval av en beräkning av genomsnittliga årliga körsträckor för de båda slagen av körning. Den på resor till och från arbetsplatsen belöpande andelen av de årsbundna kostnaderna skall för mil räknat motsvara det belopp, som behövs för att den skattskyldige skall få fullt avdrag för nämnda andel av kostnaderna, då den sammanlagda årliga körsträckan för resor till och från arbetet motsvarar den beräknade genomsnittliga körsträckan. För körsträckor

däröver föreslår utredningen att avdraget skall avse endast de milbundna kostnaderna.

Enligt utredningens förslag bör författningsbestämmelserna införas i punkt 4 av anvisningarna till 33 § KL och tillämpas fr. o. m. 1970 års taxering.

Utredningen framhåller avslutningsvis att ett genomförande av de sakkunnigas förslag leder till ett visst skattebortfall. Med utgångspunkt i att bilavdragen vid 1966 års taxering kan beräknas till sammanlagt cirka 420 milj. kr. skulle med tillämpning av de avdragsbelopp som gäller vid 1968 års taxering det sammanlagda avdragsbeloppet öka till ungefär 480 milj. kr. Utredningens förslag medför en ökning av avdragsbeloppet med 1/3 eller med 160 milj. kr. Med en antagen genomsnittlig marginalskattsats av 45 % skulle skattebortfallet sålunda uppgå till något över 70 milj. kr., varav i runt tal 40 milj. kr. belöper på staten och resten på kommunerna.

Remissyttrandena

Remissinstanserna har i allmänhet funnit utredningens förslag lämpligt och tillstyrkt att det läggs till grund för lagstiftning.

När det gäller principerna för avdrag beträffande bilkostnader för resor till och från arbetet tillstyrker samtliga remissinstanser att avdraget fortfarande bestäms efter *schablonregler*.

Riksskattenämnden framhåller sålunda att nämnden vid fastställandet av sina anvisningar rörande bilavdrag iakttagit en viss restriktivitet när det gäller beräkningen av de fasta bilkostnaderna. Detta har främst skett mot bakgrund av att bilen i vårt land mer och mer tenderar att bli var mans egendom och att de fasta kostnaderna för bilen följaktligen kan betraktas såsom icke avdragsgilla privata levnadskostnader. Nämnden konstaterar att de sakkunniga i sin bilkostnadskalkyl har verkställt en viss uppräknings av de fasta bilkostnaderna men att förslaget i övrigt bygger i princip på samma förutsättningar som riksskattenämndens kalkyler. Mot bakgrund av vad 1967 års bevillningsutskott anfört har riksskattenämnden inte något att erinra mot att de föreslagna riktlinjerna läggs till grund för lagstiftning i ämnet.

Kammarrätten, som förklarar sig inte ha något att erinra mot de föreslagna principerna för avdragets beräkning, erinrar om att en någotsånär enkel och naturligtvis i viss mån schablonartad regel för resekostnadsavdragens beräkning sannolikt är en betingelse för en definitiv källskatt. Vad som föreslås i det nu aktuella betänkandet, liksom f. ö. vad som nu tillämpas, torde sannolikt kunna betecknas som i det närmaste omöjliga regler i ett system med definitiv källskatt. Avdragets storlek låter sig inte bestämmas förrän vid beskattningsårets utgång och det torde vara vanskligt

eller omöjligt att vid varje löneutbetalningstillfälle under det löpande året förutse det på perioden belöpande avdraget. Från synpunkten av en definitiv källskatt torde vida mer schablonartade regler vara att föredraga, t. ex. av innebörd att avståndet mellan bostad och arbetsplats skulle avgöra rätten till och storleken av ett resekostnadsavdrag.

I princip borde enligt SACO:s mening de faktiska kostnaderna vara avdragsgilla. Ett fullföljande av denna princip skulle dock medföra alltför komplicerade beräkningar och bestämmelser. Därför torde man enligt SACO vara hänvisad till att i stället använda schablonberäkningar.

Gränsdragningen mellan icke avdragsgilla levnadskostnader och kostnader, hänförliga till förvärvskälla, finner länsstyrelsen i Malmöhus län utgöra ett besvärligt problem, när det gäller kostnader för egen bil. Emellertid uppstår även stora svårigheter vid gränsdragning inom den grupp kostnader som är hänförliga till förvärvskälla. Länsstyrelsen erinrar om att riksskattenämnden i anvisningar angående avdrag för ökade levnadskostnader vid tjänsteresa framhållit att det inom exempelvis byggnads- och anläggningsbranscherna ofta är svårt att avgöra om en resa skall anses som tjänsteresa eller resa till och från arbetet. Också i andra fall kan tveksamhet uppstå, såsom då skattskyldig haft flera arbetsplatser hos samme arbetsgivare eller arbetsplatser hos olika arbetsgivare. En allmän översyn av problemkomplexet i sin helhet och av möjligheterna att undanröja nu nämnda gränsdragningssvårigheter anser länsstyrelsen därför önskvärd.

Målsättningen för en ny schablonmetod, nämligen att genom ett högre avdrag för längre körsträcka underlätta för de skattskyldiga att vid tagande av arbete på annan ort bo kvar i sin hemort, har lett till viss diskussion.

Länsstyrelsen i Malmöhus län finner det med hänsyn till angelägenheten av att följderna av den pågående strukturomvandlingen och företagsrationaliseringen mildras, särskilt för glesbygdernas befolkning, önskvärt att möjligheterna till avdrag för bilkostnader för resor till och från arbetsplats förbättras. Härigenom motverkas avflyttningen från dessa glesbygder till centralorterna, vilket inte minst från natur- och miljövårdssynpunkt torde framstå som eftersträvänsvärt. Samtidigt medför emellertid en ökad ström av privatbilister mellan glesbygder och tätorter en växande belastning av de senares trafikkapacitet. Inom storstadsregionerna finner länsstyrelsen den aktuella trafiksituationen utgöra ett ytterst allvarligt problem. Länsstyrelsen frågar sig därför om inte åtgärder för underlättande av långa bilresor från bostäder i glesbygder borde balanseras med särskilda restriktioner beträffande avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats, som är belägna inom samma storstadsregion (exempelvis Malmö—Lund-området). Härigenom skulle användandet av kollektiva trafikmedel i sådant område uppmuntras och viss från trafikpolitisk synpunkt önskvärd effekt måhända uppnås.

Länsstyrelsen i Värmlands län anför viss kritik mot målsättningen. Allt för generösa avdrag för bilresor till och från arbetet kommer enligt länsstyrelsen att ytterligare accentuera en olikhet vid beskattningen som ofta ter sig stötande. Länsstyrelsen syftar på det förhållandet att en skattskyldig som har råd att hålla sig med bil för att företa dagliga resor till en främmande ort där han har stadigvarande arbete kan erhålla ett i förhållande till sin inkomst mycket betydande avdrag för resorna, medan en skattskyldig som av ekonomiska skäl tvingas bosätta sig på den ort där arbetet skall utföras är avskuren från avdragsmöjligheter, även om han drabbas av betydande merkostnader. Kravet på likformighet och rättvisa vid beskattningen blir då knappast tillgodosett. Logiskt borde avdrag rätteligen vägras i båda fallen med den motiveringen att det skäligen kan ifrågasättas att den skattskyldige skall bosätta sig på den ort där han har sitt arbete. Med de anförda synpunkterna har länsstyrelsen endast velat ge uttryck åt den allmänna uppfattningen att det finns skäl till viss restriktivitet när det gäller att medge avdrag för bilresor till och från arbetet.

När det gäller schablonens utformning för förverkligandet av den angivna målsättningen har det stora flertalet remissinstanser godtagit de sakkunnigas förslag. Modifikationer i schablonen eller andra schabloner föreslås dock av *riksrevisionsverket*, *länsstyrelsen i Norrbottens län*, *Lantbrukets skattedelegation*, *Sveriges arbetsledareförbund* och *Föreningen Sveriges handelsresande*.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser praktiska skäl tala för att endast en schablon — möjligen något mer differentierad än vad som hittills varit fallet — används i taxeringsarbetet. Det avdragsbelopp som årligen skall fastställas får därför tänkas vara resultatet av en kompromiss mellan olika beräkningsalternativ. Riksskattenämnden bör därför enligt länsstyrelsens mening även fortsättningsvis ha relativ frihet vid sitt bestämmande av resekostnadsavdraget, med beaktande av vad bevillningsutskottet uttalat.

Sveriges arbetsledareförbund, som i princip instämmer i utredningens förslag, ifrågasätter om det inte vore mest rationellt att generellt bevilja avdrag för resor till och från arbetet med de kostnader som i normalfallet är förenade med bilåkning i mindre bil. De som åker med allmänna kommunikationsmedel gör därmed en vinst i förhållande till bilåkarna, vilket enligt förbundet måhända kan utgöra ett större incitament att anlita kollektiva färdmedel än vad nuvarande regler innebär. Fördelen med regler i princip utformade på detta sätt vore enligt förbundets mening att man erhöll en administrativt lätthanterlig schablon och att alla blev enhetligt och rättvist beskattade trots olika körsträckor. Förbundet föreslår därför att man utreder möjligheten till generellt bilavdrag.

Förslaget att genomsnittskostnaden skall beräknas på mindre bil har mött invändningar från två remissinstanser. *Sveriges arbetsledareförbund*

anser att de som reser långa sträckor per år — inte minst i Norrland under den kalla årstiden och på dåliga vägar — bör vara berättigade till avdrag för kostnaden för en mellanstor bil (t. ex. Volvo 142). *Föreningen Sveriges handelsresande* föreslår att de, som i sin tjänst regelmässigt använder bil och på grund av tjänsten (t. ex. skrymmande och tung kollektion) är tvingade att använda större och dyrare bil för resor mellan bostad och arbetsplats, skall ha rätt till avdrag för sådan bil även vid sistnämnda resor.

Mot förslaget att den genomsnittliga körsträckan för resor till och från arbetet beräknas till 1 000 mil vänder sig *riksrevisionsverket* och *Sveriges arbetsledareförbund*.

Riksrevisionsverket finner den föreslagna schablonregeln innebära att, om man kör mindre än 2 300 mil per år, täckning inte erhålls för den del av de årsbundna kostnaderna som belöper på arbetsresorna. Körsträckor däröver kan resultera i antingen över- eller undertäckning. *Riksrevisionsverket* anser därför att nuvarande brister behålls i fråga om långa resor. Frågan om en »skälig fördelning» mellan arbetsresor och annan körning avser endast de årsbundna kostnaderna. En närmare anpassning av avdragets storlek per mil till verkliga kostnader uppnås enligt *riksrevisionsverkets* mening om man låter fördelningsbasen påverkas av de verkliga körsträckorna så långt det går. Om osäkerhetsfaktorn begränsas till körsträckan för »annan körning» får man i vart fall en mer realistisk fördelningsbas än enligt utredningens förslag. *Riksrevisionsverket* anser att följande schablonmetod skulle bättre ansluta sig till de verkliga kostnaderna.

1. Körsträckan för annan körning bestäms till 1 300 mil per år vilket föreslagits av utredningen.

2. Körsträcka för resor mellan bostad och arbetsplats uppges av den skattskyldige i samband med deklARATIONEN.

3. Körsträckorna för annan körning och för resor mellan bostad och arbetsplats summeras och ger en beräknad total körsträcka för året att utgöra fördelningsbas för de årsbundna kostnaderna.

4. I riksskattenämndens anvisningar för bilavdraget införs en tabell som vid skilda körsträckor mellan bostad och arbetsplats ger avdragsbelopp per mil. Tabellen kan indelas i lämpliga intervall, så att antalet olika avdragsbelopp begränsas till några få. Förslagsvis anges intervallbredden till 1 000 mil, varvid fördelningsbasen i första intervallet utgör 700 + 1 300 mil, i andra 1 500 + 1 300 mil och i tredje 2 500 + 1 300 mil.

5. Ur tabellen erhållet avdragsbelopp per mil används av den skattskyldige vid beräkningen av det yrkade avdragets storlek.

Riksrevisionsverket anför att nackdelarna med schablon bibehålls även med den av verket föreslagna metoden men att de har begränsats. Kvar står att avdragsbeloppet inte påverkas av antalet mil för annan körning. Vidare innebär det en viss schematisering att ange körsträckor mellan bostad och arbetsplats med intervallsbredder. *Ämbetsverket* är vidare av

den uppfattningen att dess egen schablonmetod ger ett betydligt rättvisare resultat än utredningens förslag utan att enkelheten därför påverkas i nämnvärd grad.

Sveriges arbetsledareförbund anser att det med hänsyn till den snabba inflyttningen till tätorter knappast finns fog för antagande att medelavståndet för resor till arbetet i tätorter ökat medan det minskat på landsbygden. Eftersom medianvärdet för ressträckan år 1965 var 430 mil, antar förbundet att medelavståndet för år 1969 sannolikt är lägre än nämnda medianvärde. Det synes därför förbundet orimligt att nu förutsätta så lång körsträcka som 1 000 mil. I stället vill förbundet räkna med en körsträcka om 500 mil.

Förslaget att den årliga privata körsträckan skall förutsättas vara 1 300 mil har mött erinringar från *Lantbrukets skattedelegation*, *länsstyrelsen i Norrbottens län* och *Föreningen Sveriges handelsresande*.

Lantbrukets skattedelegation ifrågasätter om den undersökta gruppen statliga tjänstemän representerar genomsnittet av dem som använder bil för resa mellan bostad och arbetsplats. Materialet i undersökningen har inte redovisats i betänkandet på sådant sätt att man får uppgifter om spridningen, tjänstemännens lönesituation och frekvensen i tjänsteresorna. Man torde emellertid enligt delegationen kunna utgå ifrån att de undersökta befattningshavarnas löneläge är väsentligt högre än genomsnittet för de skattskyldiga som bilavdraget gäller. Den skillnaden torde dessutom föreligga att bilen då den används för tjänsteresor står till förfogande för privat körning väsentligt flera dagar under året än då bilen regelmässigt används för resor mellan bostad och arbetsplats. I sistnämnda fall kan den disponeras av familjens övriga medlemmar endast under lördagar och söndagar samt under semestertid. Delegationen har därför uppfattningen att utredningen väsentligt överskattat den årliga privata körsträckan. Detta skulle innebära att de framräknade milbeloppen blivit för låga.

Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* finner sannolika skäl tala för att bilen inom den undersökta gruppen utnyttjas för privat bruk i större utsträckning, om inkomstnivån inom gruppen ligger över eller betydligt över medianinkomsten. Länsstyrelsen finner det också antagligt att den som företar mycket långa dagliga resor — vilket torde vara fallet i Norrbottens län — har en betydligt lägre privat körning än vad utredningen räknat med. Den föreslagna grunden för proportionering bör därför enligt länsstyrelsens mening närmare övervägas.

Föreningen Sveriges handelsresande uppger att föreningens över 7 000 medlemmar enligt en verkställd undersökning har en genomsnittlig körsträcka i tjänsten av 3 085 mil per år och är på tjänsteresor utom hemorten 218 dagar per år (varav 133 med övernattnings) när de inte använder bilen för privat körning. Att en skattskyldig, som har så stor körsträcka

i tjänsten och större delen av året befinner sig på tjänsteresa per bil, därutöver skulle använda bilen 1 300 mil för privat körning anser föreningen orealistiskt. Använder man bilen dagligen i tjänsten undviker man enligt föreningens uppfattning bilåkning under fritiden och därigenom får man en privat körning som i de flesta fallen understiger 500 mil per år. Föreningen framhåller dock att den nya schablonen över huvud taget inte kan bli tillämplig på handelsresande.

När det gäller frågan i vilka fall avdrag skall medges tillstyrker samtliga remissinstanser att frågan härom liksom hittills regleras genom anvisningar av riksskattenämnden.

Detaljerna i bilkostnadskalkylen har diskuterats i åtskilliga yttranden. Varje enstaka post i kalkylen har dock godtagits av det stora flertalet remissinstanser.

Vad först gäller valet av kalkylbil framhåller SACO att Volkswagen inte är det vanligaste bilmärket i landet och inte heller representerar det kostnadsmässiga genomsnittet för olika bilmärken. Det är det sistnämnda av dessa båda kriterier som enligt SACO:s uppfattning skall vara avgörande för valet av kalkylbil. Ett genomsnitt av kostnaderna för Volvo Amazon och SAAB V 4 Sedan är enligt SACO:s mening ett bättre mått på de genomsnittliga bilkostnaderna. SACO förordar därför att kalkylen ändras till att avse kostnader för dessa båda bilar. Ytterligare skäl härför är enligt SACO att kostnadsberäkningar för dessa bilmärken håller på att göras i en partsammansatt arbetsgrupp, som består av representanter för statens avtalsverk, SACO, SR, TCO-S och Statstjänarkartellen. Dessa kostnadsberäkningar kommer att ligga till grund för framtida ersättningar för bilkostnader i samband med resa i tjänst.

Beträffande kostnaden för bilinköp anmärker SAF och Sveriges arbetsledareförbund att man utgått från inköpspriset i Stockholm, som är något lägre än genomsnittet för landet och således till nackdel för den avdragsberättigade.

När det gäller avskrivningskostnaderna anser länsstyrelsen i Norrbottens län att den föreslagna metoden i princip kan godtas, om förvärv av bil alltid avser en ny bil. Handeln med begagnade bilar är emellertid av betydande storlek. Länsstyrelsen finner det inte ovanligt att en persons bilinnehav — även om han under årens lopp innehaft flera bilar — i huvudsak begränsar sig till begagnade bilar. Någon uppgift om i vilken utsträckning den begagnade bilen är en »folkbil» har inte lämnats av utredningen, som inte heller belyst hur stora och vilka slags utgifter en sådan bilägare får vidkännas.

Länsstyrelsen i Värmlands län framhåller att omläggningen av posten värdeminskning medför rätt till värdeminskningsavdrag även vid körsträckor över 1 000 mil per år, vilket kan vara motiverat om bilen hu-

vudsakligen anskaffats för att användas vid resor till och från arbetet. Har bilen anskaffats huvudsakligen av privat intresse, vilket väl minst lika ofta är fallet, ter sig emellertid denna ökade avdragsrätt diskutabel för länsstyrelsen.

Bilbyte efter sex år är enligt *Motororganisationernas samarbetsdelegation* en alltför lång tid. Delegationen föreslår såsom en mer realistisk avskrivningstid 4,5 år vilket stämmer med delegationens sedvanliga bilkostnadskalkyler. När det gäller restvärdet på bilen framhåller samarbetsdelegationen att prognosprislistan för begagnade bilar, utgiven av Motorbranschens riksförbund, gäller försäljningspriset och icke det pris bilägaren erhåller vid byte. För en mindre bil, som är 6 år gammal och gått totalt 13 800 mil, är det enligt delegationens mening föga realistiskt att anta ett restvärde på 2 100 kr. Värdet måste därför sänkas betydligt om det skall avspegla verkligheten. Å andra sidan motsvarar restvärdet 2 100 kr. en avskrivningstid av 4,5 år och total körsträcka på 10 350 mil.

Räntekostnader hör inte upptas i kalkylen, anser *länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Gävleborgs och Norrbottens län* samt *Lantbrukets skattedelegation*. I dessa yttranden framhålls att gäldränta alltid är avdragsgill vid inkomsttaxeringen. Effekten blir alltså att visst dubbelavdrag erhålls för räntedelen eller att, om bilanskaffningen bestritts med sparmedel, inkomsträntan i motsvarande mån minskar. Vidare påpekas att enligt 20 § KL avdrag inte får ske för ränta på eget, i förvärvsverksamhet nedlagt kapital.

Beträffande kostnaden för skatt framhåller *statens avtalsverk* att bilaccisen höjts samtidigt som riksbankens diskonto sänkts och bensinpriset höjts. Den sammanlagda effekten av dessa prisändringar, som verkar i både höjande och sänkande riktning, blir emellertid enligt avtalsverkets mening sådan, att de av utredningen beräknade avdragsbeloppen inte påverkas.

När det gäller försäkringen kan det enligt *Motororganisationernas samarbetsdelegation* diskuteras om det är riktigt att utgå från att bilen har vagnskadegaranti och således inte räkna med någon kostnad för vagnskadeförsäkring för de första 5 åren. Systemet med vagnskadegaranti har varit i bruk endast några år och en stor del av bilparken har således inte sådan garanti. Eftersom kalkylen skall avse de genomsnittliga kostnaderna för en mindre bil, anser delegationen det vara riktigare att räkna med kostnaden för vagnskadeförsäkring. Även valet av premieklass kan enligt delegationen diskuteras. Den valda klassen 211 kan knappast sägas motsvara genomsnittet för mindre bilar. Snarare synes detta ligga i klass 213, menar delegationen. Eftersom kalkylen skall avse hela landet är det enligt delegationens mening fel att bilbeståndet i storstadsområdena inte medtagits vid beräkning av försäkringskostnaden. Sistnämnda påpekande görs också av *SAF* och *Sveriges arbetsledareförbund* som finner det vara

till nackdel för de avdragsberättigade att man undantagit storstadsområdena med sina höga premier.

Garagekostnad anser *riksrevisionsverket* och *länsstyrelsen i Värmlands län* inte böra ingå i kalkylen. Länsstyrelsen anför att flertalet bilägare inte har någon kostnad för garage. SACO däremot anser att kostnaden verkar låg. Principen att den genomsnittliga faktiska kostnaden skall ingå i kalkylen bör enligt SACO:s mening tillämpas även på denna punkt. Personalbostadsdelegationens rekommendationer ligger lägre än detta genomsnitt, påpekar SACO. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* finner att enligt delegationens beräkningar kostnaderna för garage eller uppställningsplats uppgår till 700 kr. per år. Delegationen framhåller att i många fall avgift måste erläggas även för uppställningsplats i anslutning till arbetsplatsen.

Kostnad för tvätt bör enligt *riksrevisionsverkets* mening inte upptas i kalkylen.

När det gäller bensinkostnaden anser *Motororganisationernas samarbetsdelegation* att utredningen räknat bensinförbrukningen i underkant, då den satts till 0,9 liter per mil. Utredningen synes ha räknat med idealiska körförhållanden, dvs. landsvägstrafik med jämn hastighet. Eftersom en icke ringa del av arbetsresorna kan tänkas ske till tätorterna med deras besvärligare trafikförhållanden, framstår det för delegationen som mer realistiskt att räkna med en förbrukning av 1,0 liter per mil. *Riksrevisionsverket* har, som tidigare nämnts, påpekat att bensinpriset höjts sedan kalkylen gjordes.

I fråga om kostnaden för reparation och underhåll framhåller SACO att det i utredningen inte finns angivet varifrån kostnadsbeloppet kommer. Det är enligt SACO av största vikt att inte enbart uppgifter från bilfabrikanter ligger till grund för kalkylen. Överläggningarna med avtalsverket om ersättning för resa i tjänsten med egen bil har nämligen visat, att de kostnader bilfabrikanterna angett är för låga. Dessutom saknar SACO i kalkylen kostnaderna för olja och rundsmörjning vilka är kännbara kostnadsposter för bilinnehavaren. *Sveriges arbetsledareförbund* anför att körning om 2 300 mil per år under 6 års tid med en mindre bil i normalfallet torde kräva betydligt högre belopp än vad som antagits för att fordonet skall hållas drift- och trafiksäkert. En mer noggrann undersökning av posten reparation och underhåll skulle med stor sannolikhet överstiga 1 000 kr. per år. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* har — mot bakgrunden av den erfarenhet som delegationen äger efter granskning av reparationsräkningar — kommit fram till ett kostnadsbelopp på 1 100 kr. per år. Inte minst den årliga kontrollbesiktningen har medfört en ökning av reparationskostnaderna.

När det gäller de avdragsbelopp som i dagens läge blir resultatet av en bilkostnadskalkyl har flertalet remissinstanser godtagit utredningens beräkningar, som innebär 3 kr. för de första 1 000 milen och 2 kr. för varje mil därutöver.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför att de föreslagna avdragen verkar höga men länsstyrelsen saknar möjlighet att förebringa utredning som visar att kostnaderna bör beräknas lägre.

Lägre avdragsbelopp preciseras av två remissinstanser. *Riksrevisionsverkets* schablonmetod innebär att avdraget blir för den som kör högst 1 000 mil 2: 86 kr. per mil, över 1 000 men högst 2 000 mil 2: 60 kr. per mil för hela sträckan (således även för de första 1 000 milen) samt över 2 000 mil 2: 44 kr. per mil för likaledes hela sträckan. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anser att avdraget för de första 1 000 milen bör beräknas till 2: 77 kr. eller avrundat 2: 80 kr. per mil. För längre körsträckor vill länsstyrelsen dock inte föreslå någon ändring eftersom räntan inte påverkar de milbundna kostnaderna.

Högre avdragsbelopp än utredningens föreslås av motororganisationerna och en del arbetstagarorganisationer. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* åberopar en kostnadskalkyl, fördelad på olika inköpspriser och körsträckor. Ett närliggande exempel ur delegationens kalkyl är en bil med inköpspris om 12 000 kr. och årlig körsträcka om 2 000 mil. För denna bil beräknas kostnaden till 4: 37 kr. per mil. Någon närmare precisering av själva avdragsbeloppen har delegationen dock inte gjort.

En anpassning av avdragsbeloppen till de statliga bilersättningarna förordas av *TCO* och *SACO*. *TCO* anser att de sakkunniga inte anfört något motiv för att avdrag för resor till arbetet skall påtagligt understiga avdragen för resor i tjänsten. *Taxeringsmyndigheterna* torde i allmänhet godta de statliga bilersättningsnormerna vid yrkande av bilkostnadsavdrag för tjänsteresor i privat tjänst. *SACO* finner fördelen med anknypning av avdragen till de statliga ersättningarna vara, att avdragens storlek kan ändras utan andra utredningar än de som sker mellan arbetsmarknadens parter på den statliga sektorn.

Sådan anpassning till de statliga bilersättningarna förordas även av *Föreningen Sveriges handelsresande*, såvitt gäller skattskyldiga som i sin tjänst regelmässigt använder bil och på grund av tjänsten (t. ex. skrymmande och tung kollektion) är tvingade att använda större och dyrare bil för resor mellan bostaden och arbetsplatsen.

Sveriges arbetsledareförbund, som utgår från att arbetsresorna är i genomsnitt endast 500 mil, beräknar en kostnadshöjning för såväl årsbundna som milbundna kostnader med vardera 50 öre. Förbundet föreslår därför att avdraget för de första 1 000 milen höjs med 1: 00 kr. till 4: 00 kr. För de skattskyldiga som reser långa sträckor per år har förbundet dock som tidigare nämnts förordat att avdraget beräknas efter kostnaden för mellanstor bil.

I fråga om avtrappningen av avdraget vid 1 000 mil framhåller förbundet att differensen hittills varit 0: 75 kr. Någon motivering för att öka denna differens till 1: 00 kr. redovisar inte utredningen. Enligt förbundets mening

har denna differens bestämts på ett godtyckligt sätt och drabbar i första hand de skattskyldiga som har speciellt långa sträckor till arbetsplatsen. Förbundet anser att reduceringen av avdraget vid körsträckor över 1 000 mil av rättvis- och skälighetshänsyn bör uppgå till högt 0:75 kr. och föreslår således att avdraget för dessa körsträckor bestäms till 3:25 kr.

Slutligen föreslår förbundet att milkostnadsavdragen indexregleras, för att garantera de skattskyldiga en viss följsamhet i avdragen.

Generösare avdragsbelopp vid samåkning förordar *länsstyrelsen i Malmöhus län*. Det måste nämligen vara ett trafikpolitiskt intresse att dämpa trafikintensiteten inom tätorter genom att uppmuntra samåkning. Riksskatte-nämndens anvisningar anser länsstyrelsen vara väl restriktiva med hänsyn till att schablonavdraget per mil bestämts med utgångspunkt i kostnaderna för mindre bil och att transport av medåkande kan antas medföra större slitage och bränslekostnader.

Samma länsstyrelse har, som tidigare nämnts, betonat vikten av att avdrag för de verkliga kostnaderna får göras av sjuka och andra som använder bilen som oundgängligt redskap för förvärvande av inkomster.

När det gäller skattebortfallet genom höjda bilkostnadsavdrag framhåller *riksrevisionsverket* att dess eget förslag innebär mindre skattebortfall än utredningens förslag. Å andra sidan erinrar *Sveriges arbetsledareförbund* om att skattebortfallet enligt förbundets förslag till generellt bilavdrag blir något större än utredningens förslag.

I lagtekniskt hänseende avstyrker *kammarrätten* och tre länsstyrelser förslaget att de allmänna grunderna för de nya schablonreglerna skall införas i anvisningarna till KL.

Kammarrätten ifrågasätter om det är önskvärt och ändamålsenligt med en lagbestämmelse av den innebörd och utformning som förordats. Det föreslagna tillägget till punkt 4 av anvisningarna till 33 § KL — som visserligen till sitt innehåll synes vara logiskt oklanderligt — är enligt kammarrätten påtagligt svårtillgängligt för läsaren. Kammarrätten är inte övertygad om att texten kan göras mer lättillgänglig och frågan kan ställas om inte en mera kortfattad bestämmelse därför är att föredra. Genom motivuttalanden kan lagstiftaren med tillräcklig tydlighet klargöra vad som i princip åsyftats. Att riksskattenämnden skulle underlåta att beakta sådana uttalanden behöver lika litet befaras som att ett i det läget gjort uttalande från nämnden skulle brista i auktoritet, anser kammarrätten. Vidare skulle vinnas — särskilt om detta just genom kompletterande motivuttalanden sanktionerades — att nämnden inte skulle bli så hårt bunden i sina anvisningar till de tillämpande myndigheterna som följer av den föreslagna lagtexten. Denna är uppenbarligen alltför kategoriskt avfattad. Samtliga bilåkande arbetstagare skall fångas upp av en och samma schablonregel, och detta är inte rimligt. Schablonregeln måste möjliggöra undantag som inte kan till-

godoses med förslaget. Kammarrätten tänker särskilt på invalider eller på annorledes handikappade personer, vilkas särskilda förhållanden måste beaktas. Det kan även finnas andra arbetstagare med särpräglade förutsättningar för vilka den hårt fastlagda schablonregeln inte ger ett tillfredsställande resultat.

Kammarrätten påpekar vidare att avdragsregler som de nu aktuella kan med utvecklingen visa sig behöva jämkas i något hänseende som riksskattenämnden just med hänsyn till den kategoriskt avfattade lagtexten finner sig inte kunna tillgodose. Om det inte är fråga om helt grundläggande faktorer av beskaffenhet att kräva förnyat bedömande från statsmakternas sida, måste det enligt kammarrätten anses önskvärt med friare händer för nämnden att anpassa avdragsrätten till efterhand ändrade förhållanden och vunna erfarenheter.

Slutligen erinrar kammarrätten om att, vad gäller begreppet »särskilt fortskaffningsmedel» i ifrågavarande anvisningspunkt, riksskattenämndens nuvarande anvisningar skiljer mellan allmänt kommunikationsmedel och bil. Den föreslagna lagtexten avser endast den ena kategorien av fortskaffningsmedel, nämligen bil. Om avsikten är att lagfästa bestämmelser om grunder för beräkning av avdrag för resor med bil, bör enligt kammarrättens mening lämpligen även det andra slaget av fortskaffningsmedel — allmänt kommunikationsmedel — omnämnas i lagtexten. — Den näst sista meningen i den föreslagna lagtexten anser kammarrätten böra avslutas med orden »för sådana resor».

Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* finner bestämmelsen att avdraget skall bestämmas på grundval av genomsnittliga kostnader vara en tvingande regel som inte synes lämna utrymme för särskild anvisning beträffande avdragsbeloppet för viss grupp av skattskyldiga, t. ex. dem som på grund av ålder, sjukdom, lyte eller liknande anledning är nödsakade att använda bil. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det emellertid inte befogat att inskränka rätten för denna grupp att erhålla avdrag för verkliga kostnader. Ett beaktande härav i lagstiftningen anser länsstyrelsen önskvärt. — Vidare ifrågasätter länsstyrelsen om man inte möjligen kunde i KL ange grunderna för bedömningen av avdraget när det är fråga om att underlätta arbetskraftens rörlighet och anpassningen till strukturutvecklingen, eftersom lagstiftning om generösare bilavdrag befunnits påkallad. Länsstyrelsen erinrar här om att ett likartat förfarande, som föranletts av en ändrad samhällsutveckling, har tillämpats beträffande avdrag för ökade levnadskostnader vid dubbel bosättning på grund av bl. a. svårighet att anskaffa familjebostad.

Länsstyrelsen i Värmlands län finner det opåkallat att införa schablongrunderna i lagstiftningen. Dessa föreskrifter synes närmast ha karaktären av ett slags direktiv till riksskattenämnden och har knappast en så klar innebörd att de bör införas i anvisningarna till KL. Länsstyrelsen finner att det använda skrivsättet för övrigt lätt ger det intrycket, vilket

sannolikt inte varit utredningens avsikt, att fråga är om en definition av begreppet »skäligen kostnad» i samma anvisningspunkt. Bestämmelserna skulle då tolkas så att den skattskyldige i alla lägen får rätt till avdrag, om hans kostnad beräknats enligt de uppställda reglerna. En sådan tolkning leder i åtskilliga fall till orimliga resultat som otillbörligt gynnar den skattskyldige, t. ex. när medlemmar i samma familj färdas i var sin bil till arbetet trots att möjlighet finns till samåkning. I sådana situationer, som ingalunda är ovanliga, bör beskattningsnämnderna enligt länsstyrelsens mening ha rätt att självständigt pröva vad som i det enskilda fallet skall anses utgöra skäligen kostnad. Det vore enligt länsstyrelsen värdefullt om vägledande uttalanden härom kunde göras av riksskattenämnden så att eventuella författningsändringar, som föranleds av utredningens förslag, inte kommer att vålla missförstånd.

Även *länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att lagtexten getts en sådan formulering att vad som åsyftas är synnerligen svårförståeligt. Länsstyrelsen föreslår därför sådan ändring av lagtexten att den endast utmynnar i ett bemyndigande för riksskattenämnden att årligen fastställa avdragets storlek per mil. Liknande synpunkter anför *länsstyrelsen i Norrbottens län*.

Motororganisationernas samarbetsdelegation framhåller att det framstår som ett oeftergivligt krav att lagtexten utformas på ett enkelt och lättfattligt språk.

En bestämmelse om indexreglerad justering av milkostnadsbeloppen anser *Sveriges arbetsledareförbund* böra införas i KL för att garantera de skattskyldiga en viss följsamhet för avdragen.

Fråga om lagstiftning beträffande utredning i avdragsärendena har tagits upp av *länsstyrelsen i Jönköpings län*. För att det skall vara möjligt för taxeringsnämnderna att avgöra, huruvida stadgade villkor är uppfyllda, torde det enligt länsstyrelsen liksom hittills i de flesta fall vara erforderligt att viss utredning lämnas från de skattskyldigas sida. Erfarenheterna från den praktiska tillämpningen av hittillsvarande anvisningar utvisar, att sådan utredning sällan lämnas utan anmaning. Detta medför ökad belastning i form av utredningsarbete hos taxeringsnämnderna och irritation hos de skattskyldiga, som efter det att deklARATION avlämnats skall fullständiga denna med erforderliga uppgifter. Enligt länsstyrelsens mening bör det anses åligga skattskyldig, som gör anspråk på bilavdrag, att redan i samband med deklARATIONEN lämna uppgifter som visar att han är berättigad erhålla det yrkade avdraget. Länsstyrelsen föreslår därför att uttrycklig föreskrift meddelas om att skattskyldig, som yrkar avdrag för kostnad för resor med bil mellan bostad och arbetsplats, är skyldig visa avdragets behörighet genom att vid deklARATIONEN foga utredning på blankett som fastställs av riksskattenämnden.

I fråga om tiden för ikraftträdandet av den nya lagstiftningen har remissinstanserna inte haft någon erinran.

Departementschefen

Kostnaderna för resor till och från arbetsplatsen är avdragsgilla vid inkomsttaxeringen. 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 forskaffningsmedel. 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 uppställt vissa förutsättningar för att bilkostnadsavdrag skall medges. En förutsättning är att vägvståndet mellan bostad och arbetsplats har uppgått till minst en halv mil. Vidare krävs att tidsvinsten vid bilfärd i förhållande till färd med allmänt kommunikationsmedel har varit minst en och en halv timme per dag.

Riksskattenämnden har i sina anvisningar avseende 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.

Frågan om bilkostnadsavdragets storlek har aktualiserats av 1967 års riksdag och den utredning som tillsatts med anledning av riksdagens uttalande. En av utgångspunkterna för utredningen 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 skett förändringar inom det allmänna kommunikationsväsendet som på många håll medför ökat beroende av den egna bilen som färdmedel. Det är då 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, ser jag det inte som något avsteg från skattemässiga principer att medge avdrag vid inkomsttaxeringen för bilkostnader i den mån de förorsakats av resor mellan hemmet och arbetsplatsen.

Som jag nyss sagt avgörs de närmare förutsättningarna för bilkostnads-

avdrag av riksskattenämnden som emellertid har 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 min 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 färd sättet. 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. Jag vill därvid framhålla att enligt riksskattenämndens anvisningar det klart skall framgå att användandet av bil i stället för allmänt kommunikationsmedel regelmässigt medför den angivna tidsvinsten. Det har i något remissyttrande framkommit att taxeringsmyndigheterna i en storstadsregion är strängt upptagna med kalkyler av sådan typ. Detta måste betraktas som otillfredsställande. Enligt min mening synes en restriktivare inställning i dessa fall motiverad.

Både frågan om minimiavstånd och frågan om tidsbesparing är av den beskaffenheten att jag inte avser att lägga fram konkreta förslag i detta sammanhang. Jag anser således att det liksom hittills bör ankomma på riksskattenämnden att lämna närmare anvisningar härom.

I fråga om bilkostnadsavdragets storlek anser jag i likhet med utredningen och samtliga remissinstanser att avdraget bör beräknas efter en *schablon*. Det vore synnerligen opraktiskt att låta de skattskyldiga redovisa de faktiska kostnaderna och uppdra åt beskattningsmyndigheterna att pröva skäligheten av sådana kostnader.

Utgångspunkten för schablonberäkningen bör 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. I fråga om handelsresande och andra liknande kategorier som på grund av skrym-

mande last är tvungna att använda större bil synes emellertid sådan schablonberäkning 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. Det bör få ankomma på riksskatte-nämnden att för de fall som jag här berört föreskriva andra och förmånli-gare grunder för avdragets beräkning.

När det gäller den närmare utformningen av schablonen har utred-ningen frångått den traditionella uppdelningen i fasta och rörliga kost-nader och i stället föreslagit att kostnaderna skall delas upp på å r s -b u n d n a och m i l b u n d n a kostnader. Därmed menas att avskriv-ningskostnaderna, 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 slitaget. Verkan av detta för-slag, som i och för sig vunnit allmän anslutning, är att de som kör längre sträckor får högre avdrag. Eftersom denna verkan överensstämmer med syftet med en reform på detta område vill jag tillstyrka att schablonen grundas på årsbundna och milbundna kostnader.

För att man skall få fram ett skäligt avdrag för de årsbundna kostna-derna, som ju inte kan få dras av i sin helhet, måste dessa kostnader på något sätt fördelas mellan privatkörning och körning till och från arbets-platsen. Utredningen har föreslagit att sådan fördelning sker efter en av riksskattenämnden gjord beräkning av de g e n o m s n i t t l i g a å r l i g a k ö r s t r ä c k o r n a 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 jag kan därför i likhet med remissin-stanserna tillstyrka 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 arbetsledareför-bundet, som anser att sträckan bör vara endast hälften så stor. Det fram-går visserligen av utredningens material att den genomsnittliga körsträckan är kortare än 1 000 mil. Emellertid grundas detta material i viss del på uppgifter beträffande personer som inte arbetat hela året. Dessutom är materialet några år gammalt. Om man godtar utredningens siffror beträf-fande privatkörning, vilket jag som strax skall framgå är beredd att göra, får man dessutom med arbetsledareförbundets ståndpunkt en sämre kom-pensationsgrad vilket i sin tur medför en underkompensation åt de personer som har längre körsträcka mellan hemmet och arbetsplatsen. Min uppfatt-ning är således att det genomsnitt för nämnda körsträcka som utredningen föreslagit bör accepteras.

I fråga om den privata körsträckans genomsnittliga längd har tre re-missinstanser ansett de av utredningen antagna 1 300 milena vara i över-kant. Jag vill då erinra om att kategorin handelsresande, som måhända

har en lägre genomsnittlig privatkörning än andra yrkeskategorier, enligt vad jag tidigare anfört, i allmänhet inte skall vara underkastade den föreslagna schablonregeln. Utredningens förslag på denna punkt överensstämmer helt med resultatet av en särskild undersökning i frågan. Trots att undersökningen omfattat en delvis annan kategori än den som avses i förevarande sammanhang finner jag inte att tillräckliga skäl visats att frångå utredningen på denna punkt.

Den bilkostnads kalkyl som utredningen presenterat grundar sig på de schablonregler som jag nyss tillstyrkt. Den innebär i princip således att $\frac{1}{2\,300}$ av årsbeloppet för de årsbundna kostnaderna får dras av för varje körd mil intill 1 000 mil. För den som kör mer än 1 000 mil om året täcker avdragsrätten i fråga om den överskjutande sträckan endast de milbundna kostnaderna. Mot denna princip har endast riksrevisionsverket gjort invändningar. Verket har föreslagit ett system för avdragsrätt enligt vilket körsträckan delas upp i 1 000-milsintervaller. Den som exempelvis kör 1 500 mil får ett annat och lägre bilkostnadsavdrag för alla mil än den som kör exempelvis 900 mil. En svaghet i riksrevisionsverkets system är att i vissa situationer en person som haft längre körsträcka får lägre avdrag än en som haft kortare körsträcka. Jag är därför inte benägen att förorda riksrevisionsverkets förslag även om skattebortfallet därigenom skulle bli mindre.

Anmärkningarna mot de särskilda posterna i utredningens kalkyl har vid remissbehandlingen varit relativt få. Beträffande vissa kalkylposter har föreslagits såväl höjningar som sänkningar. Dessa anmärkningar torde dock 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 torde inte behöva leda till omräkning av kalkylen. I denna del utgör kalkylen nämligen inte någon nyhet mot vad som tidigare accepterats och tillämpats. Som helhet betraktad har kalkylen godtagits av det stora flertalet remissinstanser och även jag vill tillstyrka att den läggs till grund för avdragsberäkningen.

Resultatet av den nya schablonen och bilkostnads kalkylen blir ett avdragsbelopp om 3:00 kr. per mil för de första 1 000 milen och 2:00 kr. per mil för körsträckor därutöver. Jag vill dock erinra om att en ändring av kostnadsläget givetvis kan komma att föranleda justering av avdragsbeloppen.

Ett genomförande av de förslag till generösare avdragsregler som jag nu lagt fram kan beräknas medföra ett skattebortfall för statsverket om ca 40 milj. kr. och för kommunerna om ca 30 milj. kr.

Jag har redan tidigare nämnt att jag finner lämpligt att i KL konkretisera grunderna för avdragsrätten. Schablongrunderna bör tas in i punkt 4 av anvisningarna till 33 § KL. Lagtexten bör inte inom schablonens tillämpningsområde innesluta sådana kategorier som redan nu står utanför riksskattenämndens allmänna schablonavdrag. Som jag tidigare nämnt vill jag därför föreslå 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 bör någon precisering inte ske i lagtexten. I stället bör i förenämnda lagrum i KL inskrivas 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 kan inte anses behövlig, eftersom riksskattenämnden årligen omprövar beloppens storlek. Inte heller kan det nu anses behövligt att införa särskilda bestämmelser om utredning i avdragsärendena.

De nya bestämmelserna bör avse redan innevarande års bilresor och således tillämpas första gången vid 1970 års taxering. Ikraftträdandet av bestämmelserna bör därför ske snarast möjligt.

Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att antaga inom finansdepartementet upprättat förslag till *lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370)*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Gunnel Anderson

Bilaga 1

Utredningens förslag

till

lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370)

Härigenom förordnas, att punkt 4 av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Anvisningar

till 33 §.

4. Även för — — — — — särskilt fortskaffningsmedel.

Riksskattenämnden fastställer för varje kalenderår de grunder, enligt vilka avdrag får ske då den skattskyldige använder egen bil för resor till och från arbetsplatsen. Avdraget skall bestämmas på grundval av genomsnittliga kostnader för mindre bil och skall avse såväl de kostnader, som äro direkt beroende av körd vägsträcka (milbundna kostnader), som övriga kostnader för bilen (årsbundna kostnader). De årsbundna kostnaderna skola fördelas mellan körning, som avser resor till och från arbetsplatsen, och annan körning på grundval av en beräkning av genomsnittliga årliga körsträckor för de båda slagen av körning. Den på resor till och från arbetsplatsen belöpande andelen av de årsbundna kostnaderna skall för mil räknat motsvara det belopp, som erfordras för att den skattskyldige skall erhålla fullt avdrag för nämnda andel av kostnaderna, då den sammanlagda årliga körsträckan för resor till och från arbetsplatsen motsvarar den beräknade genomsnitt-

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)**liga körsträckan. För körsträcka där-
utöver skall avdraget avse endast de
milbundna kostnaderna.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1969 och skall tillämpas första gången vid 1970 års taxering.

Bilaga 2

Antal skattskyldiga år 1965¹ med bilavdrag fördelade efter avdragets storlek samt efter civilstånd och sammanräknad nettoinkomst

Civilstånd	Bilavdrag, kr.								Samtliga	Medianvärden i mil
	1— 299	300— 499	500— 999	1 000— 1 499	1 500— 1 999	2 000— 2 599	2 600— 3 199	3 200—		
Inkomst	Motsvarande körsträcka i mil									
	0— 150	150— 250	250— 500	500— 750	750— 1 000	1 000— 1 500	1 500— 2 000	2 000—		
Civilstånd:										
ensamstående utan barn	23 000	24 000	37 900	23 500	10 300	13 200	1 800	2 500	136 100	389
ensamstående med barn	1 100	400	1 800	1 100	1 500	700	—	—	6 500	500
gifta ej samtax. utan barn	3 500	6 400	14 000	5 600	3 800	1 500	400	400	35 500	391
gifta ej samtax. med barn	9 500	9 900	16 100	14 900	8 400	7 300	4 000	2 200	72 200	510
gifta samtax. utan barn	10 000	8 900	16 500	9 400	6 300	3 700	2 200	1 100	59 000	399
gifta samtax. med barn	10 000	13 100	23 500	20 600	7 900	8 800	5 000	1 800	91 600	402
Inkomst kr.:										
0— 2 999	4 600	400	1 500	400	—	—	—	—	6 800	111
3 000— 4 999	3 500	4 000	3 200	700	1 100	—	—	—	12 500	219
5 000— 9 999	9 500	9 300	12 400	7 600	1 800	3 200	—	400	44 100	315
10 000—14 999	11 700	13 500	25 000	14 100	7 600	5 900	1 400	1 100	80 200	399
15 000—19 999	11 800	17 900	29 500	23 900	11 900	14 000	3 300	1 100	113 300	470
20 000—24 999	9 100	9 500	20 900	16 000	8 900	6 700	4 000	2 200	77 200	409
25 000—29 999	4 700	4 000	6 200	6 300	3 600	1 800	400	1 800	28 900	481
30 000—39 999	3 000	2 200	7 400	4 000	2 200	2 900	2 500	1 100	25 400	500
40 000—49 999	400	1 500	2 200	1 800	400	400	1 100	400	8 100	494
50 000—	400	400	1 500	400	700	400	700	—	4 400	495
Samtliga	58 700	62 600	109 600	75 200	38 100	35 200	13 400	8 000	400 900	430

¹ 1966 års taxering