

Målnummer:	4006-08	Avdelning:	1
Avgörandedatum:	2008-10-22		
Rubrik:	Den trängselskatt som en arbetsgivare betalar för en anställds förmånsbil har ansetts ingå i bilförmånsvärdet. Förhandsbesked angående inkomstskatt.		
Lagrum:	61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229)		
Rättsfall:			

REFERAT

I en ansökan hos Skatterättsnämnden om förhandsbesked anförde A bl.a. följande. Han är anställd vid X och har där en tjänstebil. Förmånen av denna tjänstebil beräknas enligt Skatteverkets riktlinjer. Arbetsgivaren svarar för den trängselskatt som påförs tjänstebilen. A ville ha svar på frågan om den av arbetsgivaren betalade trängselskatten utgjorde en skattepliktig förmån för honom utöver den bilförmån han redovisade som intäkt av tjänst.

Skatterättsnämnden (2008-05-16, André, ordförande, Svanberg, Dahlberg, Gäverth, Hellenius, Sjökvist, Werkell) yttrade: Förhandsbesked. - A ska inte ta upp någon förmån av betald trängselskatt utöver värdet av sin bilförmån. - Motivering. Sedan den 1 augusti 2007 tas trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt ut för passage med bil in i och ut från Stockholm under vissa tider på vardagar. Trängselskatt togs även ut under en försöksperiod år 2005, det s.k. Stockholmsförsöket. Det är ägaren av bilen som är skattskyldig. Som ägare anses den som är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare. - A har bilförmån i sin anställning hos X. För förmånen får han vidkännas bruttolöneavdrag. I överenskommelsen ingår att X står för den trängselskatt som påförs. - Frågan i ärendet är om betalningen av den trängselskatt som hänför sig till A:s privata användning av bilen utgör en skattepliktig förmån för honom utöver bilförmånsvärdet. - Skatteverkets inställning är att förmån av betald trängselskatt ska tas upp som en särskild förmån med ett belopp motsvarande betalningen (jfr Skatteverkets skrivelse med dnr 131453073-07/111). Som stöd härför hänvisar Skatteverket bl.a. till att schablonen för beräkningen av bilförmånsvärdet inte justerats med hänsyn till trängselskatten och jämför med hur skatten på trafikförsäkringspremie hanterats (prop. 2006/07:96 s. 19 och 57). - Skatterättsnämnden gör följande bedömning. - I 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229), IL, anges att inkomster i form av förmåner som erhålls på grund av tjänst ska tas upp till beskattning, utom i vissa fall som inte aktualiseras i ärendet. - I 61 kap. IL finns bestämmelser om hur inkomster i annat än pengar ska värderas. Enligt huvudprincipen i 2 § ska värdering ske till marknadsvärdet om inte annat följer av kapitlets övriga bestämmelser. För värdering av bilförmån finns särskilda bestämmelser i 5-11 §§. Även vissa bestämmelser om justering av förmånsvärde avser bilförmån (18-19 b §§). - Ärendet aktualiserar en tillämpning av 61 kap. 5 § IL. Enligt paragrafens första stycke beräknas värdet av bilförmån exklusive drivmedel till summan av ett belopp som anknyter till prisbasbeloppet, ett ränterelaterat belopp och ett prisrelaterat belopp. Om arbetsgivaren betalar drivmedel beräknas denna förmån enligt 10 § till marknadsvärdet multiplicerat med 1,2 av aktuell mängd drivmedel. - Införandet av trängselskatten har, som Skatteverket påpekar, inte föranlett någon ändring av reglerna om bilförmån. Förarbetena innehåller inte heller några överväganden om förmånsbeskattning när en arbetsgivare betalar trängselskatt vid förmånshavarens privatkörning (jfr prop. 2003/04:145 och 2006/07:109). - Den nuvarande

värderingsmodellen för bilförmån infördes år 1996 (prop. 1996/97:19, bet. 1996/97:FiU1, SFS 1996:1208) och har därefter genomgått endast smärre förändringar. Av förarbetena framgår bl.a. följande (a. prop. s. 48-58). Utgångspunkten för att beräkna bilförmånens värde är, liksom tidigare (jfr prop. 1977/78:40 bil. 3 s. 43), att värderingen ska ske enligt schablon. Förmånsvärdet ska i princip motsvara samtliga utgifter, fasta och rörliga, för en privatägd bil med samma körsträcka som den genomsnittlige bilförmånshavaren antas köra privat. Den övergripande målsättningen med att ändra värderingsmodellen var att av miljöskäl ge förmånstagaren incitament att begränsa sin privata körning. Under lagstiftningsarbetet höjdes röster för att förmånshavaren borde stå för samtliga rörliga utgifter förknippade med den privata körningen. En avvägning mot önskemålet att ha ett så hanterligt system som möjligt ledde dock till att endast utgifter för drivmedel kom att läggas utanför schablonen. - Av det anförda följer att avgörande för svaret på den ställda frågan är om arbetsgivarens betalning av trängselskatt ska karakteriseras som en utgift för förmånshavarens privata körning eller inte. - Enligt Skatterättsnämndens mening är en arbetsgivares utgifter för trängselskatt, som föranleds av att en förmånsbil används privat, jämförbara med andra rörliga utgifter som arbetsgivaren har för förmånshavarens privatkörning. Förmån av betald trängselskatt ska därför anses ingå i bilförmånsvärdet.

Skatteverket (SKV) överklagade och yrkade att Regeringsrätten skulle ändra förhandsbeskedet och förklara att det uppkommer en skattepliktig förmån utöver bilförmånsvärdet om arbetsgivaren betalar den trängselskatt som belöper på den anställdes privata resor med förmånsbilen. Till stöd för sin talan anförde SKV bl.a. följande. Införandet av trängselskatten har inte föranlett någon ändring av reglerna om bilförmån. Förarbetena till lagstiftningen om trängselskatten innehåller inte heller några överväganden om förmånsbeskattning när en arbetsgivare betalar den trängselskatt som belöper på den anställdes privata körning med förmånsbilen. Reglerna om bilförmån har i stort sett varit oförändrade sedan 1996, dvs. långt före införandet av trängselskatten. I avsaknad av vägledning i lagtext och förarbeten om behandlingen av trängselskatt vid privata resor med förmånsbil har Skatterättsnämnden i stället valt att gå tillbaka till vissa uttalanden i den proposition som föregick införandet av de nuvarande bilförmånsreglerna (prop. 1996/97:19). Av propositionen framgår att regeringen av miljöskäl valde att lägga arbetsgivarens utgifter för drivmedel utanför schablonen och att andra rörliga utgifter av förenklingsskäl ansågs ingå i det schabloniserade bilförmånsvärdet. Syftet med detta var att ge förmånstagaren incitament att begränsa sin privata körning. Sedan dess har frågor om miljön fått allt större betydelse i samhällsdebatten. Det är också miljöskäl som föranlett införandet av trängselskatt i Stockholm. Uttalanden i förarbetena om att ge förmånstagaren incitament att av miljöskäl begränsa sin privatkörning talar enligt SKV:s uppfattning för att i likhet med vad som är fallet med drivmedel lägga arbetsgivarens utgifter för trängselskatt vid privata resor med förmånsbil utanför bilförmånsschablonen. En jämförelse kan också göras med den särskilda skatt på trafikförsäkringspremier som nyligen införts. Eftersom trafikförsäkringspremien påverkar kostnaden för bilägare justerades samtidigt reglerna för bilförmånsschablonen fr.o.m. 2009 års taxering. Någon motsvarande höjning har inte skett med anledning av införandet av trängselskatten. Hade lagstiftaren velat att trängselskatten skulle ingå i bilförmånsschablonen hade en justering av bilförmånsreglerna rimligen bort övervägas även i det fallet.

A bestred bifall till överklagandet och anförde i huvudsak följande. Reglerna om bilförmån är starkt schabloniserade. I förmånsvärdet ingår enligt 61 kap. IL samtliga kostnader med två undantag, det ena gäller fria drivmedel, det andra extrautrustning. Att fria drivmedel ligger utanför schablonen är som SKV framhållit motiverat av miljöskäl men detta undantag har också uttryckligen lagreglerats (även kostnaden för extrautrustning är lagreglerad). Det innebär inte att detta kan åberopas som skäl för att ersättning för trängselskatt också

ska ligga utanför schablonen. Visserligen infördes trängselskatten av miljöskäl men någon ändring av bilförmånsreglerna gjordes inte. Avgörande är den väg lagstiftaren valt när det gäller bilförmånsreglerna. Värderingen görs schablonmässigt och endast i de fall det anges uttryckligen ska ersättning för arbetsgivarens kostnader för förmånen tas upp särskilt. SKV har också åberopat den justering av bilförmånsschablonen som gjordes i samband med att det infördes en särskild skatt på trafikförsäkringspremier. SKV:s uppfattning synes vara att om lagstiftaren ansett att trängselskatten skulle ingå i bilförmånsschablonen skulle rimligen en justering ha bort övervägas även i det fallet. Oavsett syftet med trängselskatten krävs att en särskild bestämmelse införs om att ersättning för trängselskatten ska tas upp som förmån alternativt att en justering av förmånsvärdet genomförs. Någon sådan lagändring har inte genomförts. Skatterättsnämndens beslut bör därför fastställas.

Regeringsrätten (2008-10-22, Eliason, Wennerström, Nord, Stävberg, Kindlund) yttrade: Skälen för Regeringsrättens avgörande. Regeringsrätten gör samma bedömning som Skatterättsnämnden.

Regeringsrättens avgörande. Regeringsrätten fastställer förhandsbeskedet.

Föredraget 2008-10-01, föredragande Norling, målnummer 4006-08

Sökord: Förhandsbesked, skatter, inkomstskatt; Inkomst av tjänst; Trängselskatt

Litteratur: Prop. 1977/78:40, bil. 3; prop. 1996/97:19; prop. 2003/04:145; prop. 2006/07:109
