



Finansdepartementet
Postboks 8008, Dep

0030 OSLO

Deres ref.

Vår ref.

Oslo

14/5757 SL HSH/KR

JFH

18. mars 2015

HØRING – KAPITALBESKATNING I EN INTERNASJONAL ØKONOMI

Vi viser til departementets brev av 5.1.2015 vedlagt NOU 2014:13 Kapitalbeskatning i en internasjonal økonomi.

Når det gjelder hovedpunktene i forslaget, slutter Finansieringsselskapenes Forening seg til de synspunkter som er gitt av Finans Norge i uttalelse 10.3.2015.

I det nedenstående vil vi kun ta for oss et element som ikke er berørt av Finans Norge, nemlig forslaget om endring av avskrivningsreglene for personkjøretøy. Utvalget ble i et tilleggsmandat bedt om å gjennomgå og forbedre systemet for skattemessige avskrivninger og foreslår i den forbindelse to ting når det gjelder personbiler:

- Personbiler skilles ut i egen saldogruppe som utelukkende består av personbiler
- Personbiler skal avskrives med kun 15% på saldo mot 30/20% i dag.

Å skille ut personbiler som egen saldogruppe er teknisk sett uheldig og skaper merarbeid for eiere av personbiler. Mange næringsdrivende eier kun én eller et fåtall personbiler. Det er da lite formålstjenlig å opprette en egen saldogruppe for slike. Når næringsdrivende i tillegg skifter mellom å eie eller lease bilene, vil en slik smal saldogruppe i tillegg kunne oppføre periodevis for så å måtte etableres på nytt. Systemteknisk blir dette en dårlig løsning.

Videre bør antallet saldogrupper over tid holdes på et moderat nivå. Det er viktig at det ikke foretas hyppige endringer i sammensetningen av gruppene enten ved at grupper splittes opp eller at det opprettes nye. Etter vårt syn tilsier kravet til enkelthet at saldogrupper med tilnærmet lik saldossats slås sammen fremfor at det gjennomføres en ytterligere oppsplitting.

En avskrivningssats på 15 % vil ikke dekke det reelle verdifallet på ordinære personbiler brukt i næring. Med 15 % avskrivning vil den skattemessige verdi av en personbil være 61 % av kjøpesummen som ny etter 3 år og 52 % etter 4 år. Dette er betydelig over de restverdier man kan se for seg i markedet i årene fremover og man må stille spørsmål om hvordan

Scheel-utvalget kan ha kommet frem til et slik resultat. Årsaken finner man trolig nederst på s 252 høyre spalte i utredningen der man bruker tall fra SSB på gjennomsnittsalder for hele personbilparken (10,5 år) og gjennomsnittsalderen for vraking (18,4 år). Her er det privateide personbiler som trekker tallene og gjennomsnittet opp. Utvalget er selv inne på at biler som brukes i næring trolig vil ha en kortere levetid på grunn av mer intensiv bruk av flere, men synes ikke å trekke tilstrekkelig konsekvenser av dette.

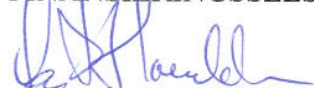
De fleste næringsdrivende kjører meget og skifter ut personbilene hvert tredje eller fjerde år – utleieselskapene som regel allerede etter ett år. Det er når bilene er nye at verdifallet er størst. Tilbakemeldinger fra bil- og leasingbransjen indikerer at det for tiden er stor usikkerhet når det gjelder den fremtidige utvikling av bruktbilpriser. Dette skyldes mye en meget rask teknologisk utvikling innen bilparken i form av el-biler, hybrid- og brenselcellebiler, men også varslede endringer i bilavgiftene. En redusert avskrivningssats på 15 % virker ikke tilpasset forventet verdifall på brukte personbiler i Norge.

Selve saldossystemet vil også over tid forsterke urimeligheten av for lave satser ved at man ikke får skattemessig fradrag for eventuelt tap når bilen selges/skiftes ut. I stedet skal tap/gevinst legges til skattemessig verdi på den nye bilen som kjøpes. Et eksempel: kunde kjøper ny bil for 100 og selger den i år 3 for 42. Skattemessig verdi av bilen etter avskrivninger med 15 % på saldo hvert år, blir 52. Dermed oppstår et skattemessig tap på 10. Kunden får ikke skattefradrag for dette tapet direkte, men må legge det til på den nye bilen. Kjøpes også denne for 100, blir den skattemessige verdi 110 som blir utgangspunktet for nye avskrivninger. Selges denne etter 3 år for 42, vil det skattemessige tapet bli 15,42 som legges til den nye saldoen, og slik fortsetter det.

Systemet med saldogrupper er bygget opp for å treffe bredt. Mange driftsmidler puttes i samme sekk – noen med mindre verdifall enn andre. Scheel-utvalget forsøker å oppnå en treffsikkerhet som ikke er mulig med dagens usikkerhet omkring utviklingen av markedsverdien på bruktbiler. Systemet tilsier at man heller setter avskrivningssatsen noe høyere som helhet for gruppen enn antatt verdifall. Dette også for å unngå urimelige utslag ved enkeltinvesteringer.

Med vennlig hilsen

FINANSIERINGSSKAPENES FORENING



Jan Fr. Haraldsen

Dir