

**Selger
forbundet**

Pilestredet 17, 0164 Oslo
Tlf 22 98 21 50 - fax 22 36 17 80
Foretaksregisteret 871 278 822

Finansdepartementet
Oslo

www.selgerforbundet.no

Oslo, den 14 mai 2004

HØRING – BESKATNING AV FIRMABIL OG YRKESBIL

Vedlagt følger vår uttalelse til høringsforslaget

Selv om arbeidsgruppen har hatt et noe begrenset mandat, har den produsert en grundig gjennomgang hvor det antydes nye prinsipper som kanskje bør gjøres gjeldende for hele bilbeskatningsområdet. Dette har vi funnet så interessant at vi, for vår del, har avgitt en uttalelse hvor vi konkret foreslår et bedre, rettfærdigere system for hele området hvor enkelhet og forutsigbarhet er ivarettatt, og som faktisk også innebærer en skatteskjerpelse for de som virkelig har en firmafinansiert privatbil.

Vi representerer vanlige hardt arbeidende mennesker som betaler skatt til fellesskapet som folk flest. På bilbeskatningsområdet rammes vi imidlertid svært urettferdig og uforståelig enten vi er kjøregodtgjørelsesmottakere eller i noen grad kan benytte vårt arbeidsredskap privat.

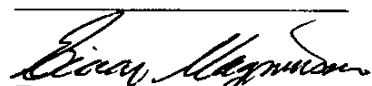
I dag beskattes vi som ofte i meget beskjeden grad kan bruke vårt arbeidsredskap privat med samme beløp som de som får en tilsvarende bil stilt til disposisjon fra sin arbeidsgiver utelukkende for privat bruk. Like ille er det for oss som kun mottar skattefri kjøregodtgjørelse fordi vi rett og slett subsidierer våre arbeidsgivers transportkostnader med store beløp av våre egne beskattede penger.

Oftest er bilbeskatning blitt oppfattet i det politiske miljøet som et spørsmål om luksusbeskatning. Det er det definitivt ikke. De som i hovedsak rammes er vanlige norske kvinner og menn, og paradoksalt nok skåner dagens system de med lange private kjørelengder, gjerne kombinert med dyrere biler, og som derved burde beskattes enda hardere.

Vår oppfordring blir derfor bruk denne anledningen til å foreta en gjennomgripende drøfting av hele bilbeskatningen og gi oss en ordning som er til å leve med slik at vi også på dette området kan gjenvinne noen på at vi beskattes rettfærdig og forståelig.

Med vennlig hilsen
SELGERFORBUNDET

Svein Thalberg
generalsekretær


Einar Magnusen
organisasjonssekretær

1 vedlegg



UTTALELSE FRA SELGERFORBUNDET TIL HØRINGSFORSLAG FRA ARBEIDSGRUPPEN VEDRØRENDE BESKATNING AV FIRMABILER OG YRKESBILER

En arbeidsgruppe med deltakere fra Finansdepartementet og Skattedirektoratet har lagt frem et høringsforslag om endringer i den såkalte firmabilbeskatningen. Forslaget omfatter også skjerpene endringer i beskatningen av privat fordel ved bruk av næringsbil, en beskatning som av arbeidsgruppen nærmest karakteriseres som både for gunstig og for komplisert.

For så vidt angår nærværende uttalelse konsentreres den i hovedsak om firmabilbeskatningen. Vi har i tillegg valgt å komme med våre betraktninger om den skattefrie kjøregodtgjørelsen siden arbeidsgruppen nærmest gir uttrykk for at de samme prinsippene som legges til grunn for firmabilbeskatningen, også bør gjelde når den skattefrie kjøregodtgjørelsen skal fastsettes. Når det gjelder beskatningen av privat fordel ved bruk av næringsbil, viser vi til uttalelsen fra bilbeskatningsutvalget utgått fra de syv, i høringsforslaget, omtalte organisasjoner. Vi viser også til denne uttalelsen for så vidt angår kostnads- og satsberegningene.

Arbeidsgruppens konklusjoner ligger først og fremst i å erstatte dagens system med en aldersgradert prosentligningsmodell og begrunnes med at

- en slik satsstruktur forventes å gi et bedre anslag på kostnadene ved bilholdet, særlig fordi beskatningen vil avhenge av bilens alder
- regelverket vil bli vesentlig enklere
- et slikt regelverk gir større mulighet til å velge andre firmabiler enn det som er vanlig i dag, siden en kan oppheve dagens firmabilklasser

Et annet alternativ er å kun foreta noen justeringer av dagens regler gjennom følgende endringer

- justering av dagens kilometersatser slik at de om lag tilsvarer kostnadsnivået for bilholdet for en privat person
- innføring av flere firmabilskatteklasser for dyrere firmabiler
- gjøre beskatningen avhengig av bilens alder

Selgerforbundets bemerkninger:

Generelt

Arbeidsgruppen primære forslag om en aldersgradert prosentligningsmodell til anvendelse i beskatningen av privat bruk av firmabil er i likhet med dagens system en sjablonmodell, en modell som først og fremst begrunnes utfra hensynet til enkelhet og forutsigbarhet. Det har vi både sans og forståelse for.

Likeledes deler vi synet på at det i beskatning av privat bruk av firmabil, fastsettelse av skattefri kjøregodtgjørelse og privat bruk av yrkesbil legges til grunn felles forutsetninger og prinsipper. Disse må imidlertid kunne oppfattes som akseptable og ikke minst rettfærdige ikke bare hos de som reglene skal benyttes på, men også i generell skattemessig forstand.

Det er utvilsomt komplisert å lage helt rettferdige regler på dette området hvor man på den ene siden skal ta hensyn til både "den firmabetalte privatbilen som praktisk talt ikke benyttes i tjenesteøyemed" og på den andre siden "den privatfinansierte firmabilen som anskaffes stort sett bare for å kunne utføre en jobb". Imidlertid betyr bilbeskatningsnivået så mye for den private økonomien til dem som blir berørt, at et nytt beskatningsopplegg burde ta mye bedre hensyn til den enkelte bilbrukers faktiske situasjon enn det gjøres i dag, og som dessverre i enda sterkere grad tilsidesettes i arbeidsgruppens forslag.

I et senere avsnitt har vi knyttet noen kommentarer omkring myter og oppfatninger av firmabil, og selv om vi på mange måter er imponert over både grundighet, omfang og, ikke minst, saklighet i høringsnotatet, stusser vi over følgende avsnitt i oppsummeringen:

Etter gruppens syn er det likevel et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene ved bilbruken enn at den er satt for lavt. Dette skyldes at hvis den private bruken av firmabil beskattes lempeligere enn å motta avlønning i form av kontantlønn, vil dette bidra til at flere foretrekker å ta ut en større del av arbeidsinntekten sin i form av naturalytelser i stedet for kontantlønn. Dette vil lede til forskjellsbehandling av fordeler vunnet i arbeidsforhold, samtidig som skattegrunnlaget uthules med påfølgende effektivitetstap. Dersom firmabilbeskatningen settes høyere enn det de faktiske kostnadene ved bilholdet tilsier, vil en imidlertid ikke få en tilsvarende forskjell i forhold til avlønningsform. Dette skyldes at ansatte vil foretrekke å få avlønningen sin i form av kontantlønn i dette tilfellet.

Selv om dette bare er et utsnitt av gruppens oppfatninger om tilpasningsmuligheter innenfor et eventuelt for lavt stipulert sjablonsystem, synes vi å ane en tankegang langt utenfor det som er den virkelige verden. Firmabilbeskatningen fanger ikke først og fremst opp dem som søker nye veier for å unndra skatt. Men med dem som utgangspunkt for å tilrettelegge et generelt system, må det bli mange rare og utilsiktede skjebner blant mer vanlige firmabilbrukere, noe vi mener å kunne synliggjøre senere i uttalelsen.

Dessuten forblir det intet annet enn et kjempestort paradoks når de med virkelig lange kjørelengder privat, fortsatt blir begunstiget i et nytt system.

Ellers har det å motta en naturalytelse i stedet for kontante ytelser, også andre sider. Feriepenger, pensjonsforhold og sykepenger, får direkte betydning, ja, endog stipulering av barnebidrag.

Derfor fortøner det seg for oss både sært og merkelig å nærmest fremheve fri bruk av firmabil som et spesielt viktig element i en eventuell personlig skatteplanleggingssammenheng.

Faste og variable kostnader – privat kjøring og tjenestekjøring

I det nye systemet henføres praktisk talt alle faste kostnader til den private delen av kjøringen, hvilket innebærer en fastslåing av prinsippet om at en firmabilbruker skal beskattes for et beløp tilsvarende de samme totale kostnader han ville ha hatt for å kjøre en tilsvarende bil for egen regning. Dette innebærer at alle firmabilbrukere forutsettes å kjøre 15 000 kilometer privat i året, uansett hvor lang den enkeltes private kjørelengde er, og uansett om man kjører 50 000 kilometer i tjeneste eller, for den saks skyld, ikke har tjenestekjøring i det hele tatt!

Lengden på tjenestekjøringen skal, etter arbeidsgruppens mening, for fremtiden ses bort fra i alle tilfeller, ettersom man også foreslår å sløyfe reduksjonen man i dag oppnår dersom man dokumenterer en årlig tjenestekjøring utover 40 000 kilometer.

Både den nåværende og, i enda sterkere grad, den nye, foreslåtte sjablonmodellen avslører et fundamentalt behov for tilføring av et parameter som tar nødvendig hensyn til forholdet mellom privat kjøring og tjenestekjøring. Når tjenestekjøringen er den klart betydeligste delen av den totale kjørelengden gjennom året, blir det helt ubegripelig at praktisk talt alle faste kostnader skal henføres privat.

Dessuten avsløres jo det store paradokset i både de gjeldende og foreslåtte reglene at jo lengre man kjører privat enn gjennomsnittsnordmannen, jo rimeligere slipper man unna.

Myter og misforståelser om firmabilen

Firmabilbeskatningen har vært forbundet til myter eller i beste fall til misforståelser gjennom alle år. Mange anser den typiske firmabilbruker som den som i kraft av sin stilling og posisjon forlanger en bil stilt til sin frie disposisjon av en arbeidsgiver, og at det er ofte en forutsetning at bilen også kan disponeres av ektefelle, samboer eller barn.

At bilen faktisk for mange også er et tvingende nødvendig arbeidssted og arbeidsredskap, er det ikke alltid like enkelt å oppnå aksept for, og at dette redskapet for mange bare sjelden eller i unntakstilfelle kan nyttes privat, er momenter verken den nåværende eller den nye skattemodellen tar hensyn til.

I de vanligste tilfellene blant våre medlemmer er det dessuten arbeidsgiveren som foretar valg av biltype utfra nytte, transportbehov, størrelse, lasteevne, tilgjengelighet, økonomi, osv., og arbeidstakeren har liten eller ingen innflytelse på valget.

Når vi også vet at en yrkesgruppe som f.eks. bilselgere ofte blir pålagt å kjøre biler i en for dem helt utenkelig prisklasse dersom de skulle ha anskaffet seg en bil privat, må virkelighetsbildet nødvendigvis beskrives enda mer nyansert.

Det er dessuten et faktum at arbeidstakere som er helt avhengige av bilen som arbeidsredskap, daglig og i langt større grad enn andre, ferdes i et sterkt belastet arbeidsmiljø.

Forbedringer gjennom godt sikkerhets- og komfortutstyr som f.eks. klimaanlegg, ergonomiske tilpasninger og andre lignende ønsker blir i dag imøtekommet på de aller fleste arbeidsplasser. Derfor blir det svært merkelig at slike selvsagte tiltak for å bedre arbeidsmiljøet fremdeles skal føre til høyere beskatning for firmabilbrukere fordi kostnadene inkluderes i fordelsberegninggrunnlaget.

Her burde man kunne vise vesentlig større romslighet, og vi tviler på om det finnes paralleller til dette ellers i norsk arbeidsliv.

Hvorledes beskatningen virker

I de nedenstående eksemplene viser vi hvordan skatteregimet virker og vil virke.

Vi har tatt utgangspunkt i den nye, foreslåtte sjablonberegningen i firmabilbeskatningen, og følgende forutsetninger ligger til grunn for beregningene

To av våre medlemmer, Hansen og Andersen, er ansatt i samme firma og kjører firmabil. Hansen er tilknyttet salgsapparatet nær bedriften med korte, daglige avstander til kundene, og arbeidsgiver stiller en bil til kr 350 000 - i disposisjon for han og eventuelt familien i den utstrekning dette er mulig utover arbeidstiden.

Andersen driver oppsøkende virksomhet for sin arbeidsgiver og disponerer en tilsvarende bil. Han har 150 reisedøgn i året over hele landet, setter ofte bilen igjen på flyplasser i helgene, men kan naturligvis også benytte bilen privat når dette er mulig.

Hans øvrige families daglige transportbehov må imidlertid løses gjennom egen bil fordi firmabilen svært sjelden er tilgjengelig.

Hansen kjører 20 % i tjeneste og 80 % privat pr år, og Andersen kjører 80 % i tjeneste og 20 % privat pr år, og den årlige totale bilkostnaden er kr 130 000 for hver av bilene. Begge har en total årlig kjørelengde på 30 000 km, og etter de foreslåtte endringene vil begge bli tillagt kr 95 000 - for privat bruk av firmabil.

Dersom de totale kostnadene, og vel å merke, uten spaltning i faste og variable deler, fordeles forholdsvis mellom privatkjøring og tjenestekjøring, koster Hansens privatkjøring kr 104 000 - mens Andersens koster kr 26 000 - Derved tillegges Hansen kr 9 000 - mindre og Andersen kr 69 000 - mer enn de kostnadene som faller på den private delen.

Vurderer man Hansens tillegg utfra prinsippet om at alle faste kostnader skal regnes med i den private delen, burde han antakelig beskattes enda hardere, men hans beskattede fordel utgjør faktisk mindre enn kr 4.- pr kjørte kilometer privat uten en slik henføring.

Andersen derimot beskattes for nesten kr 16 - pr kjørte kilometer privat eller enda høyere dersom man hadde henregnet alle faste kostnadene til den private bruken.

Hvordan dette kan forsvares, og hvordan man kan forvente å skape forståelse for dette er og blir ubegripelig.

Følges resonnementet videre til det som gjelder for den skattefrie kjøregodtgjørelsen og tar utgangspunkt i samme eksempel, vil Hansen og Andersen motta henholdsvis kr 18 000 - og kr 63 000 - i bilgodtgjørelse etter statens satser i dag, og begge har altså kr. 130 000 - hver i årlige totale bilkostnader.

Hansen's personlige kostnader til tjenestekjøring blir kr 26 000 - eller kr. 8 000 - mer enn det han kan motta i skattefri kjøregodtgjørelse, og Andersen's personlige kostnader til tjenestekjøring blir kr 104 000 - eller kr 41 000 - mer enn det han kan motta i skattefri kjøregodtgjørelse.

Med andre ord: Mens Hansen bare må subsidiere sin arbeidsgiver med kr 8.000.- for tjenestekjøringen, må Andersen subsidiere sin arbeidsgiver med hele kr 41 000 - for tjenestekjøringen, og subsidieringen betales med egne beskattede lønnsinntekter!

Med en del forbehold har vi en viss forståelse for at noe mer av Hansens faste kostnader må kunne henføres til hans private kjøring, og at betegnelsen subsidiering bør falle bort.

Men når det gjelder Andersen som har vært nødt til å anskaffe en annen bil til privat transport, bør det ikke være vanskelig å skjønne at saken stiller seg ganske annerledes

De foranstående eksemplene avdekker, etter vår oppfatning, klart et sterkt behov for systemer som henfører en stigende andel av de faste kostnadene til tjenestekjøringen etter hvert som dennes relative andel av den totale kjørelengden øker.

Hva bør endres for å få aksept og forståelse for bilbeskatningen

Bilbeskatningen er og blir en økonomisk katastrofe for dem som virkelig er avhengige av bil i jobb og derfor må det snarest tilføres elementer som hensyntar de ulike firmabilbrukeres og kjøregodtgjørelsesmottakeres faktiske bruk

Utgangspunktet må være enkelhet, forutsigbarhet, rettferdighet og likhet
Med likhet mener vi at beskatningen i størst mulig grad må innrettes slik at verken arbeidsgiver eller arbeidstaker begunstiges ved valg av en firmabilordning eller utbetaling av kjøregodtgjørelse

For å oppnå dette, vil det etter alt å dømme være nødvendig å innføre en dokumentasjon av fordelingen mellom den private og den tjenestetilknyttede bruken også for firmabilbrukere, slik vi allerede har for kjøregodtgjørelsesmottakere

Dersom dette tilsier økt kontroll og administrasjon, mener vi at det allerede ligger rutiner og ansvar for slike vurderinger i den private revisjonsordningen

Tjenestekjøringen må bli tillagt betydelig mer vekt i sjablonbeskatningen av firmabiler
Der må det legges inn et element som henfører mer og mer av de faste kostnadene til tjenestekjøringen etter hvert som denne øker i forhold til den totale kjørelengden

Med samme begrunnelse må imidlertid også de skattefrie kjøregodtgjørelsene justeres og gis en progressiv utvikling slik at man får dekket en langt større del av de faste utgiftene når tjenestekjøringen blir betydelig.

Derfor må man snarest forlate statsregulativet som norm for hva som skal ansees som skattefritt for alle andre skattytere. Neppe på noe annet område i skattesammenheng, får en mer eller mindre tilfeldig forhandlingsløsning mellom partene i statsforvaltningen direkte betydning for beskatningen av befolkningen for øvrig. Dessuten kan praktisk talt enhver statsansatt nekte å bruke egen bil i tjeneste. Statsregulativets satser vurderes også i sammenheng med dekning av utgifter til offentlig transport, og det kan neppe karakteriseres som annet enn en feil setting i forhold til alle andre skattytere med ulike transportbehov.

Konkrete forslag til endringer

Beskatning av privat bruk av arbeidsgivers bil:

Dersom man i beskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil forutsetter at det blir lagt inn hensiktsmessige elementer som hensyntar både lengere privatkjøring og lengere tjenestekjøring, så kunne en sjablonbeskatning f.eks se slik ut

Utgangspunktet blir som forslått i høringsnotatet med økning eller reduksjon i beskatningen utfra følgende forutsetninger

Innberettet tjenestekjøring under 15 000 km og under 15 000 km privat	som foreslått
Innberettet privatkjøring mellom 15 og 25 000 km (uansett tjenestekjøring)	20 % økning
Innberettet privatkjøring mellom 25 og 35 000 km (uansett tjenestekjøring)	30 % økning
Innberettet privatkjøring over 35 000 km (uansett tjenestekjøring)	40 % økning
Innberettet tjenestekjøring mellom 15 og 25 000 km og under 15 000 km. privat	20 % reduksjon
Innberettet tjenestekjøring mellom 25 og 35 000 km og under 15 000 km privat	30 % reduksjon
Innberettet tjenestekjøring over 35 000 km og under 15 000 km privat	40 % reduksjon

For de ekstreme tilfellene som kan oppstå f eks for noen bilselgere, må det kunne utøves et rimelig skjønn utfra et eventuelt enkelt regelverk

Fastsettelse av tilnærmet korrekt skattetrekk ved forskuddsutskrivningen kan baseres på empirisk grunnlag

Den skattefrie kjøregodtgjørelsen:

Samtidig bør den skattefrie bilgodtgjørelsen justeres til **inntil** kr 3 - for de første 15 000 km., og **inntil** kr 4 - pr km for tjenestekjøring utover dette

Derved henger satsene både naturlig sammen med normale, faktiske bilholdskostnader, og de tar hensyn til at skattytere med kortere kjørelengder ikke får godskrevet alle faste utgifter ved tjenestekjøringen

Arbeidsgivere og arbeidstakere gis mulighet for å føre reelle forhandlinger om størrelsen på kjøregodtgjørelsen med utgangspunkt i den biltypen arbeidet krever eller det transportbehovet som skal dekkes

Som en følge av dette, bør naturligvis også anledningen til å kreve fradrag for underskudd på bilgodtgjørelse falle bort

Satser for kjøregodtgjørelse ved transport av personer og/eller tung eller omfangsrik last kan fastsettes særskilt

Etter vår oppfatning vil dette være et system som vi alle kan leve med samtidig som arbeidslivets aktører få gode, akseptable rammebetingelser å forholde seg til.

Avslutning

Vi vil avslutningsvis ikke unnlate å nevne at det nærmest blir å oppfatte som en provokasjon når provenyeffekten har fått en så bred plass som den har fått i høringsdokumentet. Forut for igangsettingen av arbeidet ligger det tross alt en vurdering fra Sivilombudsmannen om at noen etter alt å dømme er behandlet urettferdig i forhold til gjeldende regelverk

Leser man forslaget er det nærliggende å tro at det nærmest er en forutsetning at eventuelle endringer ikke skal føre til skattetap, uansett

Med henvisning til foranstående håper vi at dette høringsforslaget initierer en ny, fordomsfrå gjennomgang av bilbeskatningen i Norge og oppfordrer så sterkt vi kan at denne muligheten benyttes til å gi folk flest tilbake troen på at skatt må betales om ikke akkurat med glede, så i hvert fall med forståelse

Slik systemene nå fungerer, rammer de meget urettferdig først og fremst den vanlige, hardtarbeidende kvinne og mann med bilen som arbeidsplass og arbeidsredskap. De som i realiteten begunstiges, er de som virkelig benytter firmabilen privat. Dessuten legitimerer nærmest skattemyndighetene et uriktig og galt kostnadstak for reelle bilkostnader gjennom å begrense skattefritaket for kjøregodtgjørelse til satsene i statens reiseregulativ. Derved slipper arbeidsgivere umoralsk billig unna når de kun utbetaler bilgodtgjørelse etter de samme satsene og faktisk pådytter sine arbeidstakere sine egne transportkostnader.

Vi tør imøtesee en inngående, omfattende og fordomsfrå debatt om hele bilbeskatningen og ikke en avgrenset, overfladisk og provenybestemt behandling som det nå synes lagt opp til