

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref 04/660 SL til/KR

Dato 1 juni 2004

Høring - beskatning av firmabil og yrkesbil

Vi viser til høringsbrev av 26 februar 2004 vedrørende bilbeskatningen

Innledningsvis tillater vi oss å nevne at det er med skuffelse vi konstaterer at den arbeidsgruppe som ble nedsatt for å utrede bilbeskatningsområdet, ikke inneholdt representanter fra næringslivet. Etter vårt skjønn er det en styrke for utredninger av denne art at de respektive arbeidsgrupper består av representanter fra både aktuell offentlig forvaltning og det involverte næringsliv. Den rapport som foreligger for denne høringssaken, bærer etter vår oppfatning klart preg av en for unyansert holdning til problemstillingen.

Dette høringssvaret tar for seg vårt syn på firmabilbeskatningen. Yrkesbilbeskatningen vil bli omhandlet i eget høringssvar.

Utgangspunktet for firmabilbeskatningen

For firmabilenes vedkommende foreligger en vanskelig avgrensning mellom biler som anvendes som ren avlønning og biler som er stilt til disposisjon for den ansatte grunnet behov i yrket.

For førstnevnte gruppe er det ønskelig med et enkelt, praktiserbart regelsett som gir en skattbar inntekt som gjenspeiler fordelene. Dette er en naturalytelse arbeidstakeren står fritt til å motta.

For den yrkesreisende er problemstillingen mer sammensatt. Her er utgangspunktet at arbeidstakeren må ta bilen i bruk i yrket, samtidig som vedkommende får anledning til å bruke kjøretøyet til privat bruk. Hvorvidt bilens pris gir et godt utgangspunkt for fordelsfastsettelsen er likevel ikke gitt, da prisen kan være påvirket av forhold som ikke angår den private bruk. Et lasteplan eller kostbart teknisk utstyr er eksempler på dette. Videre er det et betydelig antall biler som brukes noe privat, men som på langt nær når gjennomsnittstall for privat bruk av personbiler. Gode eksempler på dette er varebiler, pick-up'er og lignende.

Når man i sin tid valgte å basere firmabilbeskatningen på sjablonregler, var forenklingshensynene for både næringsliv og forvaltning sentrale. Et enkelt

sjablonregelsystem vil nødvendigvis innebære at enkelte blir tillagt en høyere inntekt enn hva fordelene skulle tilsi, mens andre opplever motsatt effekt. For å forsvare bruk av sjablonregler, er det også rimelig at provenyet totalt sett er noe lavere enn hva beskatning av reelle fordeler skulle tilsi. Hensynet til yrkesbilbrukerne innebærer at vi ikke kan slutte oss til arbeidsgruppens syn om at det er et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene ved bilbruken enn at den er satt for lavt. Nøytralitetsvirkningene er viktige, men dette virker begge veier.

Valg av skattemodell

Hensynet til et enkelt system gjør at bruk av sjablonregler foretrekkes. Arbeidsgruppens forslag om en prosentligningsmodell fremstår i utgangspunktet som et oversiktlig beskatningssystem. Systemet vil dog reise en rekke nye problemstillinger, noe som skaper usikkerhet og avklaringsbehov. En innføring av modellen vil kreve betydelige ressurser hos både skattyterne og forvaltningen.

Den største fordelene med dagens system basert på kilometersatser og standard kjørelengde, er formodentlig at det er godt innarbeidet hos både næringslivet og skatteetaten. Systemet har gjennomgått en rekke praktiske vurderinger, noe som gjør at vi vil anbefale at dette systemet videreføres. I de fleste tilfeller er for øvrig også dette systemet relativt enkelt.

Når det gjelder den private kjørelengde, støtter vi forslaget om at kjøring mellom hjem og arbeidssted innarbeides i den totale kjørelengde. Uten å ta stilling til hvilken total kjørelengde som bør anvendes, vil vi peke på at det ikke bare kan tas hensyn til gjennomsnittlig kjørelengde for ordinære personbiler. Ettersom reglene også omfatter andre biler, må normal privat kjørelengde på disse innarbeides i regelsettet. Et alternativ er å lage en standard kjørelengde for personbiler og en annen standard kjørelengde for andre biler. Reglene omfatter

Dagens praksis for fastsettelse av satser pr kilometer har vært gjenstand for betydelig kritikk. Dersom fastsettelsen i større grad kan baseres på uavhengige vurderinger, f.eks. gjennom tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken, vil systemet oppebære langt større tillit. Uansett gjelder at satsene ikke må påvirkes av provenymessige hensyn, men kun ut fra nøkterne vurderinger av hvilke kostnader bilbruk innebærer.

Når det gjelder fastsettelsen av kilometersatsene, har vi liten forståelse for at verdifallet for 10 000 kjørte kilometer i yrket kun kan utgjøre 10 pst av det totale verdifallet. Etter vårt skjønn må de forholdsnoe som skal danne grunnlaget for beregning av kilometersatser gjennomgås nøye. Det er en klar fordel om representanter fra bilbransjen får anledning til å medvirke i disse vurderingene, slik at systemet møter aksept blant skattyterne.


Vi finner ikke grunnlag for å kunne støtte fjerningen av 40 000 km-regelen. Ut fra hva som er nevnt i forrige avsnitt, fremstår det som usannsynlig at biler som brukes såpass mye i yrket ikke opplever et spesielt høyt verdifall. Verdifallet må i disse situasjonene påvirkes mindre av alder enn normalt. Av hensyn til innarbeidet praksis, anbefales at gjeldende regel videreføres. De kontrollmessige hensyn som anføres fra arbeidsgruppen bør ikke tillegges vekt, da området neppe innebærer

noen nevneverdig belastning for skatteetaten i dag Rent kontrollmessig må området
dessuten være forholdsvis enkelt å forholde seg til ut fra
sannsynlighetsbetraktninger

Forslaget om å innføre aldersfordelte satser støttes

Med vennlig hilsen

**Norges Autoriserte
Regnskapsføreres Forening**

for 
Sandra Riise

Bedriftsforbundet


Tom Bolstad