



Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref
04/660 SL tl/KR

Vår ref
04/550-4 PAT

Dato
02 06 2004

Beskatning av firmabil og yrkesbil. Høring. Ber om tilbakemelding.

Vi viser til brev av 26 februar 2004 om høring av utredningen av beskatningen av firmabil og yrkesbil

Samferdselsdepartementet mener at systemene for beskatning av firmabiler og yrkesbiler bør virke mest mulig nøytralt, for å stimulere til mest mulig samfunnsøkonomisk riktig nivå og sammensetning av transporten. Både nivået på beskatningen og systemet er viktig for å sikre nøytralitet i forhold til bl a valg av kjøretøy og transportmiddel

Det er et hovedprinsipp i samferdselspolitikken at trafikantene i størst mulig grad bør stå ovenfor priser som reflekterer de marginale samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til transportbruken. Da har trafikanten et riktig incentiv til å vurdere transport opp mot annet forbruk og sammensetningen av transporten mellom transportmidler. Ved beskatning av firmabil foretas det en sjablonmessig fastsettelse av privat årlig kjørelengde. Dermed skattes det kun av et fastbeløp, mens marginalkostnaden ved bruk av firmabilen privat blir 0. Brukerne av firmabil har med andre ord verken incentiver til å vurdere omfanget av den private bilbruken eller valg av transportmiddel.

Mange firmaer benytter i dag kjøregodtgjørelse i stedet for firmabil. Den ansatte står da som eier og må legge fram en regning for utkjørt distanse for firmaet. En slik ordning medfører at den ansatte må dekke sin privatkjøring selv, og dermed ha incentiver til å begrense sin kjøring eller velge andre transportmidler.

Vi viser til at gruppen mener at det er et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene enn at den settes for lavt. En for høy sjablon vil gi incentiver til å gå over til en ordning med kjøregodtgjørelse og vi er enige i gruppas vurdering. Nivået på firmabilbeskatningen vil uansett bare være riktig for de som kjører om lag den sjablonmessige distansen privat. De som kjørere kortere vil skattes for høyt og tilpasse seg dette ved å gå over til å få kontantlønn, evt kombinert med ordninger med kjøregodtgjørelse. De som kjører mer enn den sjablonmessige mengden velger firmabil. Desto lenger årlig kjørelengde privat, desto større blir den skattemessige fordelene av firmabil.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse
Akersg 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248241
Org nr
972 417 904

Transportavdelingen
Telefaks
22249573

Saksbehandler
Per-Andre Torper
22248327

Det er i dag ca 50 000 ansatte som har firmabil. Dersom de har tilpasset seg rasjonelt har alle disse en årlig kjørelengde som er lenger enn det beskattes for. Disse mottar dermed en skattesubsidie for sin bilkjøring.

Utvalget påpeker de store administrative ulempene ved at det føres kjørebøker. Disse må imidlertid veies mot ulempene med dagens sjablonmessige fastsettelse av årlig kjørelengde og de uheldige incentivvirkningene de gir. En slik avveining er ikke foretatt, og det er en vesentlig svakhet ved rapporten. Som det går fram av rapporten har Tyskland og delvis Danmark systemer med kjørebok.

Samferdselsdepartementet mener derfor primært at det bør innføres et system som skattlegger etter kjørelengde privat ved at krav til kjørebok gjeninnføres.

Dersom det fortsatt skal legges opp til sjablonmessig beskatning, vil det være uheldig å redusere denne slik arbeidsgruppen legger opp. Det må tas hensyn til at den gjennomsnittlige årlige kjørelengden privat alltid vil ligge over den sjablonmessige lengden. Vi foreslår derfor at den sjablonmessige kjørelengden økes slik at flere velger å gå over til å motta kilometergodtgjørelse fra arbeidsgiver.

Arbeidsgruppen har i tillegg foreslått to alternative justeringer av dagens system for beskatning for å sikre nøytralitet i forhold til valg av kjøretøy. Samferdselsdepartementet mener at forslag 1 er å foretrekke. Der foreslås det å legge om dagens system til en aldersgradert prosentlikningsmodell, slik at det bl.a. skilles mellom kjøretøyer som er over og under 3 år. Det er etter vårt syn ønskelig å innføre en aldersgradering av satsen, fordi et slikt system vil virke mer nøytralt i forhold til utskiftingstakten for kjøretøyene enn dagens system. Også innføring av flere firmabilskatteklasser vil bidra til dette. Systemet vil derfor være mer fleksibelt for brukerne.

Samferdselsdepartementet er også enig at 75 prosentregelen for yrkesbiler oppheves. Det er ikke ønskelig at firmabiler og yrkesbiler forskjellsbehandles slik som i dag. I tillegg fører regelen til at systemet blir unødig komplisert.

Forøvrig har Samferdselsdepartementet ingen merknader til utredningen om beskatning av firmabil og yrkesbil.

Med hilsen

Anne Brendemoen e f

Per-Andre Torper