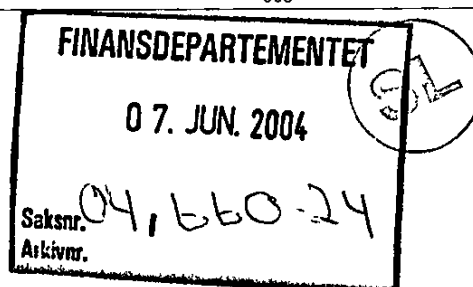




Skattedirektoratet

Saksbehandler Frednk Harvk Thoresen	Deres dato 26 februar 2004	Vår dato 1 juni 2004
Telefon 22 07 70 00	Deres referanse 04/660 SL th/KR	Vår referanse 2004/01170 FP-PE-FHT 008

Finansdepartementet
Skattelovavdelingen
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo



HØRINGSUTTALELSE – BESKATNING AV FIRMABIL OG YRKESBIL

Det vises til Finansdepartementets høringsbrev av 26 februar 2004.

Finansdepartementets høringsbrev og arbeidsgruppens rapport er forelagt fylkesskattkontorene og enkelte ligningskontor. Deres synspunkter er hensyntatt i direktoratets høringsuttalelse.

1. Innledning

Med bakgrunn i klagesak for Sivilombudsmannen om fastsettelse av kilometersatsene har arbeidsgruppen vurdert gjeldende regler for beskatning av firmabil og yrkesbil på generelt grunnlag. I den forbindelse har man bl a fokusert på nivået for firmabilbeskatningen, alternative modeller for beskatning både hva gjelder firmabil og beskatning av privat fordel ved bruk av yrkesbil, samt provenymessige og administrative konsekvenser som følge av alternativene.

2. Beskatning av firmabil

2.1 Aldersgradert prosentligningsmodell

Skattedirektoratet tiltrer arbeidsgruppens hovedforslag om innføring av en aldersgradert prosentligningsmodell til erstatning for gjeldende regler om beskatning av privat bruk av arbeidsgivers bil. Prosentligning med aldersgradering framstår som en enkel og robust modell der en unngår fokusering på kjørelengde og kilometersatser. Den antas også - forutsatt at modellen beholdes i sin rendyrkede form - å innebære en forenkling både for arbeidsgivere og for ligningsmyndighetene. Skattedirektoratet har imidlertid følgende merknader til modellen.

Av forslaget fremgår at biler yngre enn 3 år skal verdsettes til nybilpris, mot 75 % av "kostpris" når bilen er eldre enn 3 år. Direktoratet er i tvil om det er tilsiktet at arbeidsgivers kostpris skal være avgjørende for skattleggingen, eller om man i realiteten sikter til det innarbeidede begrepet "listepriis som ny". En gjør i denne sammenheng oppmerksom på at kostpris-kriteriet vil kunne gi grunnlag for individuelle forskjeller i større grad enn listepriis-kriteriet idet kostprisen f eks vil være redusert med eventuelle rabatter. Av likebehandlingshensyn og fordi skatteplikten i størst mulig grad bør samsvare med den underliggende fordel, mener vi at det ikke bør innføres et kostpris-kriterium til erstatning for

Postadresse Postboks 6300, Etterstad 0603 Oslo	Kontoradresse Frednk Selmers vei 4 Org nr 974761076	Sentralbord 22 07 70 00 Telefaks 22 07 71 08
--	---	---



dagens listepris-begrep. I tillegg kommer at sistnevnte begrep er innarbeidet og relativt enkelt å fastslå.

- For så vidt gjelder aldersavhengighet ved beskatningen er Skattedirektoratet av den oppfatning at det bør vurderes å innføre enda et trinn, for eksempel slik at biler som er seks år eller eldre verdsettes til 50 % av bilens listepris som ny. På denne måten vil det bli bedre samsvar mellom beskatningsnivået og de faktiske utgiftene til bilhold. I denne sammenheng pekes også på at en slik tilpasning kan synes hensiktsmessig med bakgrunn i arbeidsgruppens forslag om å fjerne 75%-regelen i skatteloven § 6-12 annet ledd, se nærmere om dette under punkt 3.

I visse tilfeller kommer regelen om det standardiserte sjablontillegget ikke til anvendelse. I disse tilfellene skal den private fordelen fastsettes individuelt og i tråd med prinsippet i skatteloven § 5-3 om verdsettelse etter omsetningsverdi. Av FSFIN § 5-13-1 tredje ledd følger det således at fordelen ved bruk av biler som nevnt i annet ledd (biler som i liten grad er egnet til privat bruk mv.) skal fastsettes på grunnlag av faktisk bruk etter skatteloven § 5-10. Skattedirektoratet kan ikke se at dette er omtalt i arbeidsgruppens rapport, men antar at en bør vurdere alternativer som f. eks. en lavere prosentsetning der full fordelsbeskatning for privat bruk etter hovedregelen ikke anses rimelig. Etter direktoratets oppfatning bør det også vurderes å regelfeste hvilke persongrupper som skal skattlegges etter prosentligningsmodellen (det hovedregelen etter skatteloven § 5-13 ikke er direkte anvendelig for personer som får bil vederlagsfritt stilt til disposisjon fra andre enn arbeidsgiver (disse gruppene blir i dag skattlagt ut fra faktisk antall kjørte kilometer multiplisert med en gitt kilometersats)).

Om skattlegging for privat bruk av biler ved særlig omfattende yrkesbruk, se nærmere under 2.2 siste avsnitt.

2.2 Alternativt forslag – justering av dagens regelverk

Forutsatt at arbeidsgruppens primære forslag om innføring av en aldersgradert prosentligningsmodell ikke fører frem, er direktoratet enig i at det er behov for å gjøre endringer i gjeldende regler for beskatning av firmabil. Det vises til det som er fremkommet i tilknytning til den omtalte klagesaken for Sivilombudsmannen og til arbeidsgruppens gjennomgang av nivået for firmabilbeskatningen. I denne sammenheng kan det også opplyses at det i Skattedirektoratets LTO-register for inntektsåret 2002 ble innberettet kr 3 914 915 598 under kode 118-A "Fri bil", fordelt på 64 630 oppgaver. For inntektsåret 2003 derimot, er tilsvarende tall kr 3 661 728 152, fordelt på 57 794 oppgaver, hvilket er en nedgang med kr 253 187 446, fordelt på 6 836 oppgaver. Nedgangen indikerer at stadig flere skattytere synes at nivået for firmabilbeskatningen ligger for høyt. Samtidig viser arbeidsgruppens beregninger at beskatningen av kostbare firmabiler kan synes for lav.

Arbeidsgruppen foreslår bl.a. en justering av dagens kilometersatser, innføring av flere skatteklasser for dyrere firmabiler, i tillegg til at beskatningen skal gjøres avhengig av bilenes



alder. Skattedirektoratet er i det vesentligste enig i disse forslag. Arbeidsgruppen foreslår imidlertid å fjerne 40 000 km-grensen som gir lempeligere beskatning ved særlig omfattende yrkeskjøring. Direktoratet er ikke enig i dette forslaget og viser til de momenter som per 1 dag begrunner særregelen. Arbeidsgruppen har i begrunnelsen for å fjerne unntaksregelen særlig vektlagt hensynet til enkle og robuste regler samt administrative hensyn (ligningsmyndighetenes kontrollarbeid). Vi kan imidlertid ikke se at administrative hensyn begrunner en opphevelse av særregelen. Vi viser i den sammenheng til at etaten ikke er udelt positiv til forslaget og at administrative hensyn heller ikke har vært fremme som eventuell begrunnelse for å oppheve regelen. Vi vil også peke på at skjerpede regler for mer kostbare biler vil ramme denne gruppen ytterligere. Etter Skattedirektoratets syn kan det derfor ha gode grunner for seg å beholde en ordning med lettere beskatning for privat bruk av biler som brukes mye i yrket.

For så vidt gjelder det tilfellet at en innfører en aldersgradert prosentligningsmodell vil dagens lempelige beskatning kunne videreføres ved for eksempel å sette en lavere proSENTSATS for bruk over 40 000 kilometer i yrket.

Til arbeidsgruppens forslag om å oppheve regelen om skattlegging av faktisk kjøring mellom hjem og arbeid som særskilt beregningsgrunnlag for den private fordel, bemerkes at vi legger til grunn at reglene som følger av FSFIN § 5-13-1 videreføres idet disse gruppene forutsetningsvis ikke skal skattlegges fullt ut etter en sjablon med 15 000 km.

3. Beskatning av yrkesbil

Av skatteloven § 6-12 følger det at næringsdrivende som bruker egen bil til yrkeskjøring, kan kreve fradrag for kostnadene som knytter seg til slik kjøring. Fradraget skal imidlertid reduseres med det beløp som faller på bruk av bilen til privatkjøring, beregnet etter reglene i skatteloven § 5-13. Av § 6-12 annet ledd følger det videre at reduksjonen i fradraget ikke skal overstige 75% av de beregnede samlede kostnadene ved bilholdet. Arbeidsgruppen foreslår å oppheve denne 75%-regel. Opphevelsen begrunnes ut fra hensynet til skattemessig likebehandling av den private bruken av firmabil og yrkesbil. Det er særlig påpekt at 75%-regelen i realiteten gir fradrag for kostnader som skyldes privat bruk av bilen og at dette innebærer et brudd på likebehandlingsprinsippet og den nøytralitet som bør være bærende for valg av regler.

Av høringsrunden i etaten er det fremkommet mange negative tilbakemeldinger på forslaget. Innvendingene går dels på at opphevelsen leder til urimelige resultater, ved at mange skattytere vil oppleve at tilbakeføringen over tid vil være større enn de totale kostnadene. Innvendingene skyldes også at en frykter omfattende administrativt merarbeid (kontrollproblemer) som følge av de tilpasninger som antas å følge i kjølvannet av innstramningen.



Arbeidsgruppen har i tilknytning til vurderingen av forslaget pekt på årsaken til den diskusjon som har oppstått i forhold til tilbakeføringsreglene. Skattedirektoratet er enig i at forklaringen synes å ligge i ulike avskrivningsprofiler for kostnadene som legges til grunn ved inntektsfastsettelsen og fradraget for kostnader til yrkesbil (lineære contra saldoavskrivninger). Arbeidsgruppen har videre pekt på at det ikke foreligger noen direkte sammenheng mellom de to størrelsene. Til dette kan det bemerkes at sammenhengen i såfall er et bevisst valg der en kobler et regelsett med et annet, og at det - som arbeidsgruppen er inne på - ikke er noen hindre for å velge et annet beskatningssystem enn det som er valgt i dag. Arbeidsgruppen opplyser at en ikke har vurdert dette nærmere. Med de mange og sterke innvendingene mot opphevelsen av 75%-regelen kan det imidlertid etter direktoratets oppfatning synes hensiktsmessig å foreta en slik vurdering, der en ser på andre modeller for beskatning av privat bruk av yrkesbil.

Endres regelen som foreslått, er det vår oppfatning at det bør vurderes hvorvidt skattyter bør ha rett til å velge om bilen skal behandles etter reglene for yrkesbil, der vilkårene for dette er tilstede. Per i dag har skattyter ikke slik valgrett. Valgrett vil innebære at skattyter kan velge fradrag for faktiske kostnader med tilbakeføring for privat bruk etter sjablonregler, eller fradrag for bilutgifter etter km-sats i tråd med takseringsreglene § 1-3-20. Det vises også til vårt forslag om å innføre et ekstra prosenttrinn for eldre biler, omtalt under punkt 2.1 i tilknytning til forslaget om aldersgradert prosentligningsmodell.

Vennlig hilsen

Lars Nilsen
avdelingsdirektør
Avdeling person

Anita Grini