



# Representantforslag nr. 136

(2007–2008)

fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter og Bård Hoksrud

Dokument nr. 8:136 (2007–2008)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter og Bård Hoksrud om bedre og forenklet firmabilbeskatning

Til Stortinget

### BAKGRUNN

#### Fordelsbeskatning ved privat bruk

Bil som stilles til disposisjon av arbeidsgiver for privat bruk, beskattes etter regler basert på fordelsberegning som andel av skattemessig beregningsgrunnlag, jf. skatteloven § 5-13 og tilhørende forskrift.

Tillegg i skattepliktig inntekt for privat bruk av bil et helt år settes til 30 pst. av beregningsgrunnlaget for beregningsgrunnlag til og med 243 000 kroner. For biler med beregningsgrunnlag over 243 000 kroner regnes 30 pst. opp til dette beløpet, deretter 20 pst. av overskytende.

Beregningsgrunnlaget settes til 100 pst. av listepris inkludert ekstrautstyr på tidspunkt for første gangsregistrering for biler produsert de siste tre år. For biler eldre enn dette regnes 75 pst. av listepris. Dersom yrkeskjøring utgjør over 40 000 km per år eller el-bil, settes satsene til 75 pst. for biler produsert siste tre år og 56,25 pst. for biler som er eldre.

Skattemessig påslag i inntekten blir som følger, med tilhørende skatt:

Nye biler			Biler eldre enn 3 år	
Bilpris	Påslag	Skatt	Påslag	Skatt
250 000	74 960	33 582	56 250	25 200
300 000	84 960	38 062	67 500	30 240
350 000	94 960	42 542	77 460	34 702
400 000	104 960	47 022	84 960	38 062

450 000	114 960	51 502	92 460	41 422
500 000	124 960	55 982	99 960	44 782
600 000	144 960	64 942	114 960	51 502
700 000	164 960	73 902	129 960	58 222
1 000 000	224 960	100 782	174 960	78 382

I tabellen er det forutsatt at skatten du får av påslaget for firmabilen er 44,8 pst. Denne marginalskatten har man i inntektsområdet 420 000 kroner til 682 500 kroner i 2007.

Etter forslagsstillernes mening burde satsene for firmabil vært satt lavere. Det burde videre være unødvendig med et tottrinnsystem, og fordelene burde kunne beregnes enkelt som en prosentsats av nybilverdien. Dette kan gjøres ved at man reduserer fordelsbeskatningen til 20 pst. uansett nybilpris. Videre at grunnlaget alltid beregnes som 75 pst. av nybilprisen. På denne måten kan man regne 15 pst. direkte av nybilprisen som skattemessig påslag i lønn. Dette vil slå ut som i følgende tabell:

Alle biler		
Bilpris	Påslag	Skatt
250 000	37 500	16 800
300 000	45 000	20 160
350 000	52 500	23 520
400 000	60 000	26 880
450 000	67 500	30 240
500 000	75 000	33 600
600 000	90 000	40 320
700 000	105 000	47 040
1 000 000	150 000	67 200

En slik løsning vil kreve en lovendring som følger:

"I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) gjøres følgende endring:

§ 5-13 første ledd skal lyde:

Særlig om privat bruk av arbeidsgivers bil

(1) Fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil fastsettes til 15 prosent av bilens listepreis som ny. Vederlag for bruk av arbeidsgivers bil påvirker ikke fordelsfastsettelsen. Tilsvarende gjelder når arbeidstaker selv dekker bilkostnader."

En eventuell endring og innfasingen av denne bør også vurderes i forhold til det inntektstap den medfører for staten.

### Skille privat bruk yrkeskjøring – kjørebok

Forslagsstillerne har mottatt flere henvendelser fra næringsdrivende som har blitt utsatt for temmelig uvørent skjønn og hardt press fra ligningsmyndighetene med påstand om at bedriftens bil er benyttet privat, og med krav om fordelsbeskatning. Dette kan eksempelvis være en bil brukt i rørleggervirksomhet, som er kraftig tilmusset og neppe kan egne seg for privatkjøring. Man blir også møtt med påstander om at installasjoner i bilen raskt kan demonteres for så å bruke bilen privat, selv om dette synes lite sannsynlig.

Forslagsstillerne er også opplyst om at ligningsmyndighetene forutsetter at en barnefamilie trenger to biler. Dersom man kun eier én privat bil, men har tilgang på en bil som brukes i arbeidet, tar ligningsmyndighetene utgangspunkt i at arbeidsgivers bil er firmabil. Det blir da opp til skattyter å motbevise påstanden, noe som i praksis kan være vanskelig, selv om bilen overhodet ikke er brukt privat.

Ekstraskatten man blir avkrevd er ganske betydelig, og skaper store problemer for dem det gjelder.

Enten disse tilfellene skyldes dårlig skjønnsutøvelse fra ligningsmyndighetenes side, eller uklare regler, er dette tegn på at regelverket burde revideres og gjøres mer entydig.

Et eksempel:

To personer er likeverdige eiere i et rørleggerfirma og har hver sin firmabil som brukes i jobben. Bilen er deres, og bedriftens, mest kostbare driftsmiddel. Bilene er til enhver tid fullastet med verktøy og utstyr, både i løsvekt og en fastmontert kasse. Bedriftens arbeidsmåte og kundeportefølje gjør at det ikke er behov for en komplett, fastmontert serviceinnredning som opptar hele lasterommet. Etter arbeidstid parkeres bilene ved rørleggerens hjemmekontor. Dette er mest praktisk for organisering av arbeidsdagene, og gjør faren for innbrudd og tyveri mindre.

Som alle rørleggerbiler blir inventaret preget av skitt og lukt rørleggeren får med seg fra byggeplasser

og servicejobber. Da er det lite fristende å sette seg inn i bilen i rene privatklær. Likevel skattlegges firmabiler som dette på samme måte som vanlige firmabiler.

Bedriften kunne selvsagt investert i tyngre biler med mer fastmontert utstyr for å klart oppnå yrkesbilstatus, men bedriften burde selv kunne velge firmabil etter hva som er hensiktsmessig uten at ligningsmyndighetene skal vurdere bedriftens behov.

For en snekkerbil vil sagmugg og annet støv i det vesentlige likeledes forhindre privat bruk.

### Ligningsmyndighetenes retningslinjer

I Lignings-ABC 2007/2008 under Bil – privat bruk punkt 3.3.2 står følgende om vurdering av om en yrkesbil er egnet til privat bruk:

"Om bilen i liten grad er egnet til privat bruk vil i de fleste tilfeller bero på en helhetsvurdering hvor det må tas hensyn til flere forhold. Vurderingen skal gjelde forhold vedrørende bilen som sådan, dvs. at forhold hos den enkelte skattyter ikke er relevant. Nedfor er det gitt anvisning på de viktigste momentene ved avgjørelsen av spørsmålet om en bil i liten grad er egnet til privat bruk. Oppregningen er ikke uttømmende.

- Bilens størrelse og vekt tillegges betydning. Jo større og tyngre bilen er, desto lettere vil bilen kunne karakteriseres som i liten grad egnet til privat bruk. Det må imidlertid ses hen til bilens beskaffenhet. Visse biltyper er konstruert og utstyrt på en måte som gjør de godt egnet til privat bruk til tross for at de er forholdsvis store og tunge.
- Biltyper som varevogn, pick-up o.l. er ikke i seg selv i liten grad egnet til privat bruk. Andre biler med dominerende lasteplan vil ofte i liten grad være egnet til privat bruk. Det må her foretas en konkret vurdering hvor det ses hen til de øvrige momentene.
- Biler som inneholder faste innredninger og store mengder av verktøy/utstyr, vil ofte i liten grad være egnet til privat bruk. Det må imidlertid vurderes om innredningen er lett å demontere og/eller om verktøyet/utstyret er lett å fjerne. Hvis bilen kun har lasteplan og det av den grunn er nødvendig å ha verktøy/utstyr av et visst omfang inne i førerhuset, taler dette for at bilen i liten grad er egnet til privat bruk.
- En bil som etter ombygging, bare har sitteplass til føreren, vil i utgangspunktet i liten grad være egnet til privat bruk.
- Spesialbiler av typen renovasjonsbiler, tankbiler mv. vil aldri være egnet til privat bruk.
- Ved vurderingen av om bilen er egnet til privat bruk, kan det til en viss grad ses hen til bilens alder og slitasjegrad.
- Smuss, lukt og støv er forhold som kan tale for at bilen i liten grad er egnet til privat bruk. Dersom setene i kupe/førerhus jevnlig må dekkes til for å unngå at fører/passasjer får flekker på klærne vil dette være et tungtveiende moment."

Om vurdering av påstand om at bilen ikke brukes privat, punkt 5.4, står følgende:

"Hvorvidt bilen er brukt privat eller ikke er et bevissspørsmål der ligningsmyndighetene etter en konkret vurdering skal legge til grunn hva de finner mest sannsynlig. Ved vurderingen av sannsynligheten for at en bil er brukt privat, vil følgende momenter være av betydning. Listen er ikke uttømmende:

- hvor bilen er parkert utenom arbeidstiden (hos arbeidstaker eller hos arbeidsgiver)
- antall førerkort i familien
- type og antall andre biler til disposisjon
- privatbil(e)s stand og kjørt distanse
- yrkesbilens stand og kjørt distanse vurdert opp mot den type virksomhet hvor bilen brukes
- familiesammensetning
- privatboligens beliggenhet
- yrkesbilens egnethet til privatkjøring.

En riktig ført kjørebok som redegjør for den totalt utkjørte distanse i løpet av året, og som viser at all kjøring er yrkeskjøring, vil måtte tillegges stor vekt.

Derimot bør en ikke legge stor vekt på utsagn fra/avtale med f.eks. arbeidsgiver om at skattyteren ikke har tillatelse til å kjøre bilen privat, med mindre arbeidsgiveren har hatt tilfredsstillende kontroll med at den faktisk ikke er brukt privat.

Det er ikke avgjørende at skattyteren selv ikke har førerkort dersom bilen faktisk er brukt privat, f.eks. at skattyters nærstående har benyttet bilen. Det er heller ikke avgjørende at skattyteren har annen bil til disposisjon privat. Heller ikke kan det tillegges avgjørende vekt at det oppbevares verktøy eller lignende i bilen."

Korrekt utfylt kjørebok er et bevis ligningsmyndighetene legger stor vekt på. Ulempen er at denne ordningen er arbeidskrevende å følge opp for næringsdrivende. En kjørebok må fortløpende og daglig registrere bruken av bilen i yrket. Den må angi utgangspunktet for dagens kjøring, hvilket firma, hvilken byggeplass eller lignende som er besøkt, hvor kjøringen avsluttes og kjørelengden ifølge kilometertelleren. Det totale antall kilometer må minst hver måned avleses fra kilometertelleren og anføres i boken. Disse kravene utgjør ekstraarbeid som bedrifter nødig bruker tid på, med mindre det er klart nødvendig. Forslagsstillernes inntrykk er dessverre at mange ligningskontorer bruker ganske betydelige ressurser for å følge opp disse reglene strengt, med tilsvarende ulempe for næringsdrivende. Man kan også spørre seg om dette er fornuftig ressursbruk av ligningsmyndighetene.

Dette fremstår som noe underlig når det i Lignings-ABC 2007/08 står følgende om kjørebok under punkt Bil – fradrag for bilkostnader, punkt 6.2 (s. 158): "Skatteyter har ikke plikt til å føre kjørebok. Ligningsmyndighetene kan heller ikke pålegge skatteyteren dette". Det blir dermed urimelig når korrekt utfylt kjørebok nærmest stilles som krav om bevis fra

ligningsmyndighetenes side for å unngå fordelsbeskatning og straffeskatt i ettertid.

Det hadde vært fornuftig med enklere og klarere regler på dette området, både med hensyn til næringslivets ressursbruk og ligningsmyndighetenes ressursbruk.

Etter forslagsstillernes mening burde det legges opp til en mindre streng vurdering av hvorvidt de mener det forekommer privat bruk av arbeidsgivers bil.

### **Kilometergodtgjørelse**

Bilkjøring koster. Det ser man spesielt dersom man i tillegg til bensin regner inn forsikring, verdifall, vedlikehold, service og reparasjoner, dekk og olje. Bensinprisen har dessuten i det siste ligget rundt 14 kroner per liter.

Reglene om kilometergodtgjørelse finnes i forskrift av 19. november 1999 nr. 1158 § 5-15-8. (FS-FIN) § som er Finansdepartementets forskrift til skatteleven. Denne lyder:

#### **"§ 5-15-8. Kjøregodtgjørelse**

Overskudd på kjøregodtgjørelse etter statens reiserregulativ ved bruk av privat bil i tjeneste regnes ikke som skattepliktig inntekt."

Bestemmelsen utfylles i Skattedirektoratets takseringsregler som fastsettes hvert inntektsår. For 2007, som er siste oppdatering, lyder bestemmelsen:

"§ 1-2-6 Beskatning av overskudd på kilometergodtgjørelse utbetalt etter kilometersatser for bruk av privat bil mv.

Bilgodtgjørelse etter statens satser er skattefri, jf. forskrift av 19. november 1999 nr. 1158 § 5-15-8.

Bilgodtgjørelse som overstiger statens satser vil gi et skattepliktig overskudd.

Ved overskuddsberegningen skal godtgjørelsen sammenholdes med følgende satser:

For de første 9 000 km i inntektsåret: kr 3,00 pr. km (kr 3,05 pr. km).

Over 9 000 km: 2,40 pr. km (2,45 pr. km).

(Tallene i parentes gjelder ansatte med arbeidsted i Tromsø.)"

Godtgjørelsessatsene angitt i Skattedirektoratets takseringsregler er den godtgjørelse man kan motta fra arbeidsgiver uten at det av skattemyndighetene anses å gi mottaker overskudd. Denne følger kilometergodtgjørelse etter statlig regulativ (særavtale), som fastsettes i forbindelse med lønnsoppgjøret hver vår. Den har ikke vært oppjustert på lenge, men ble i mai 2008 forhøyet fra kr 3,00 til kr 3,50 per kilometer fra 0 til 9 000 kjørte kilometer, og kr 2,90 per kilometer som overstiger dette. Dersom man mottar høyere kilometergodtgjørelse enn disse satsene, skal det overskytende beskattes som lønn, selv om godtgjørelsen skulle gjenspeile de faktiske kostnader. For

2008 vil kilometersatsen i takseringsreglene med all sannsynlighet oppjusteres i tråd med særavtalen fra 2008.

Det er fornuftig med et enkelt sjablongsystem, men mye taler for at godtgjorelsessatsene burde vært satt høyere. Bilkostnadene per kilometer er i snitt henholdsvis 5,78 for bensinbiler og 5,37 for dieselbiler.

Det er videre ingen grunn til at disse satsene må følge statens satser i særavtalen, og kilometergodtgjørelsen kunne godt vært satt høyere uavhengig av særavtalen. Hva henholdsvis staten og den enkelte private bedrift ønsker å kompensere sine ansatte for kjøring med, burde i større grad kunne bestemmes i den enkelte bedrift eller enhet ut fra hva de faktiske kostnadene ved kjøring beløper seg til. Etter forslagsstillernes syn burde også satsen være lik uansett kjørelengde, og ikke reduseres for kjørelengder over 9 000 kjørte kilometer.

Et annet forhold som gjør reglene kompliserte, er at noen landsdeler har høyere kilometersats. Etter forslagsstillernes mening burde satsen settes likt over hele landet, men altså høyere enn i dag.

Det foreslås derfor at det utarbeides satser for skattefri kilometergodtgjørelse som er mer representative for de faktiske kostnader ved bilbruk.

Finansdepartementet har beregnet på usikkert grunnlag at en økning i kilometersatsene på 50 øre vil utgjøre om lag 70 mill. kroner påløpt og 55 mill. kroner bokført (helårsvirkning).

Forslagsstillerne har også fått signaler om at det er uklarhet i hvorvidt en arbeidsgiver kan føre diett og kilometergodtgjørelse etter Skattedirektoratets takseringsregler til fradrag skattemessig uten vedlagt kvittering. Dersom kvittering alltid måtte vedlegges,

ville det føre til et uhensiktsmessig byråkrati og store administrative kostnader hos den enkelte bedrift for å etterfølge regelverket. Dette er bestemmelser som burde gjøres klarere slik at det blir lettere for næringslivet å følge dem opp korrekt.

## **FORSLAG**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

### **I**

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2009 legge frem vurdering og forslag på et tydelig regelverk som medfører at terskelen for å pålegge fordelsskatt for bruk av firmabil blir høyere.

### **II**

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2009 legge frem vurdering og forslag på økning av satsene for skattefri kilometergodtgjørelse til et nivå som i større grad sammenfaller med gjennomsnittlige faktiske bilbrukskostnader på ca. kr 5,50 pr. kjørte kilometer.

### **III**

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2009 legge frem vurdering og forslag som medfører lavere fordelsbeskatning for dem som bruker firmabil privat.

18. juni 2008