



Innst. S. nr. 46

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:136 (2007–2008)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter og Bård Hoksrud om bedre og forenklet firmabilbeskatning

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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."

Det vises til dokumentet for redegjørelse for forslaget.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Alf E. Jakobsen, Rolf Terje Klungland, Torgeir Micaelsen, lederen Reidar Sandal, Eirin Kristin Sund og Marianne Aasen, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Michael Momyr og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Berge og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, og fra Venstre, Lars Sponheim, viser til at representantforslaget er oversendt finansminister Kristin Halvorsen til uttalelse. Hennes svarbrev av 14. oktober 2008 følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2009 og de respektive partiers posisjoner når det gjelder firmabilbeskatning som fremkommer i den forbindelse.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til begrunnelsen i representantforslaget anført av forslagsstillerne. Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett ikke fremmer forslag til endringer på disse områdene som forslaget omfatter og som disse medlemmer mener er viktig å få vurdert, og vil derfor gjenoppta disse medlemmers forslag fremsatt i representantforslaget med den endring

at vi ønsker at disse vurderingene gjøres i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

I

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

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2009 legge frem vurde-

ring og forslag på et tydelig regelverk som medfører at terskelen for å pålegge fordelsskatt for bruk av firmabil blir høyere.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 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.

Forslag 3

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

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til representantforslaget og til det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:136 (2007–2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter og Bård Hoksrud om bedre og forenklet firmabilbeskatning – vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 18. november 2008

Reidar Sandal

leder

Hans Olav Syversen

ordfører

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 14. oktober 2008

Dokument 8:136 Bedre og forenklet firmabilbeskatning

Jeg viser til forslagene fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter og Bård Hoksrud om bedre og forenklet firmabilbeskatning. Nedenfor kommenterer jeg de ulike forslagene i den rekkefølgen de er presentert i forslaget.

I

I punkt I fremmes det forslag om at Stortinget skal be om at Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2009 legger fram en vurdering og forslag til et tydelig regelverk som medfører at terskelen for å pålegge fordelsskatt for bruk av firmabil blir høyere.

Forslaget gjelder reglene om og bevisvurderingen knyttet til vilkåret om at firmabilen skal benyttes privat for at en skal bli fordelsbeskattet, og tilsvarende for privat bruk av bil eiet i næring.

Gjeldende bestemmelser og retningslinjer bygger på at skattytere som faktisk benytter arbeidsgivers bil/næringsbil privat, skal fordelsbeskattes for dette. Jeg kan ikke se at det er grunnlag for noe annet utgangspunkt enn dette vilkåret, jf. min vurdering under punkt III nedenfor av behovet for nøytralitet i beskatningen av ulike former for avlønning. Jeg er derfor ikke enig i at det bør være en høyere terskel for å bli fordelsbeskattet for privat bruk av arbeidsgivers bil/næringsbil. Tvert om tilsier hensynet til å holde de administrative kostnadene nede en streng firmabilbeskatning, slik at omfanget av slike ordninger ikke blir for omfattende.

Jeg mener videre at reglene i seg selv er klare. En eventuell uklarhet vil som hovedregel knytte seg til å få fram korrekt faktum i saken, med andre ord om bilen rent faktisk blir brukt privat.

Bestemmelsene og retningslinjene innebærer at det skal foretas en konkret helhetsvurdering. I mange tilfeller er det relativt enkelt å fastslå om vilkåret om privat bruk er oppfylt eller ikke. I andre tilfeller må imidlertid mange momenter trekkes inn i vurderingen, og dette kan være relativt ressurskrevende for alle involverte. Dette gjelder ikke minst for biler som i liten grad er ment for og egnet til privat bruk, men som likevel benyttes til arbeidsreiser og derved er en del stasjonert på hjemstedet og faktisk tilgjengelig for skattyter til øvrig privat bruk. Denne ressursbruken må imidlertid ses i lys av at utfallet av vurderingen kan ha betydelige økonomiske konsekvenser.

Dersom en skulle unngå slike konkrete bevisvurderinger, måtte man legge til grunn mer generelle kri-

terier. Dette kunne føre til at noen som har en faktisk fordel kan slippe beskatning, men også at andre som faktisk ikke har en fordel, men som oppfyller de generelle kriteriene, likevel ville bli beskattet. For enkelte ytelser av mindre økonomisk verdi kan man – ut fra administrative hensyn – akseptere slike utslag. De økonomiske konsekvenser knyttet til beskatning av privat bruk av bil er imidlertid gjennomgående langt høyere enn det som kan aksepteres under en slik mer sjablonmessig tilnærming.

En eventuell usikkerhet om man vil bli fordelsbeskattet kan for øvrig reduseres gjennom ulike former for dokumentasjon av den faktiske bilbruken. Tradisjonelt har en riktig ført manuell kjørebok blitt betraktet som et tungtveiende moment i vurderingen. Det er imidlertid opp til skattyter, i samråd med ev. arbeidsgiver, å avgjøre om det skal føres en slik bok. Av ulike grunner finnes det likevel ofte ikke slike kjørebøker, sannsynligvis fordi det er ressurskrevende. I dag finnes det imidlertid ulike elektroniske hjelpemidler som kan forenkle utarbeidelsen av slik dokumentasjon.

Jeg mener på denne bakgrunn at det ikke er riktig å heve terskelen for fordelsbeskatning for firmabil, og at det heller ikke er grunn til å fravike prinsippet om en konkret bevisvurdering ved avgjørelsen av om det skal gjennomføres fordelsbeskatning.

II

I forslagens punkt II ber forslagsstillerne om at Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2009 legger fram vurdering av og forslag om å øke satsene for skattefri kilometergodtgjørelse til et nivå som i større grad sammenfaller med gjennomsnittlige faktiske bilbrukskostnader på ca. 5,50 kroner per kjørte kilometer.

En økning av statens satser for kjøregodtgjørelse er ikke en del av Stortingets skatte- og avgiftsvedtak. Jeg vil likevel knytte noen vurderinger til påstandene om at de faktiske bilbrukskostnader utgjør 5,50 kroner per kilometer.

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) har beregnet kostnader per km for en rekke ulike biler. Dersom en tar utgangspunkt i en dieselbil med nybilpris på 343 000 kroner, som kjører 15 000 km i året, er den gjennomsnittlige kostnaden i følge OFV 5,37 kroner per km. Dette inkluderer alle kostnader ved bilholdet, inkludert avskrivninger.

Når en arbeidstaker skal lignede etter skattereglene for kilometergodtgjørelse ved bruk av privatbil i jobbsammenheng, er det rimelig å anta at arbeidsta-

keren uansett ville ha hatt bilen. Dette ligger også til grunn i skattereglene for kilometergodtgjørelse, som forutsetter at bilen ikke brukes så mye i yrket at den anses som et avskrivbart driftsmiddel for eieren (lønnstaker eller næringsdrivende). Ved slik mindre yrkesbruk med kilometergodtgjørelse tas det utgangspunkt i de variable kostnadene ved bilhold som påløper fordi bilen benyttes i jobbsammenheng, slik som kostnader knyttet til vedlikehold, drivstoff, dekk, service, reparasjoner samt en andel av avskrivninger og forsikringskostnader som tilsvarende den distansen bilen kjøres i jobbsammenheng. For bilen i eksemplet over representerer dette en variabel kilometerkostnad på om lag 2,10 kroner per km. Dette representerer den reelle merkostnaden ved begrenset yrkesbruk av en bil som i utgangspunktet eies og brukes av private grunner.

Dagens satser for skattefri kilometergodtgjørelse, 3,50 kroner per km inntil 9 000 km og 2,90 kroner per km utover 9 000 km, innebærer med andre ord allerede en betydelig overkompensasjon av bruken av egen bil. Skatteutgiften knyttet til denne overkompensasjonen er beregnet til 970 mill. kroner i 2008, jf. omtale av skatteutgifter i kapittel 4 i St.meld. nr. 1 (2008-2009) Nasjonalbudsjettet 2009.

På denne bakgrunn kan jeg ikke se grunnlag for å vurdere nærmere om den skattefrie kilometergodtgjørelsen bør økes.

III

Forslagsstillerne ber om at Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet 2009 legger fram en vurdering og et forslag som medfører lavere fordelsbeskatning for dem som bruker firmabil privat.

Systemet for fordelsbeskatning av privat bruk av arbeidsgivers bil ble vesentlig forenklet i 2005, gjennom overgangen til en prosentligningsmodell. Endringen ble foreslått av regjeringen Bondevik II. Gjeldende firmabilbeskatning er basert på en sjablon som i størst mulig grad skal reflektere den reelle fordelingen ved å benytte arbeidsgivers bil privat. Når en skal fastsette en slik sjablon, må en veie hensynet til sjablons treffsikkerhet opp mot hensynet til enkelhet.

Utgangspunktet er at skattesystemet bør innrettes slik at all avlønning skattlegges likt, uavhengig av

om lønnen ytes i form av kontanter eller naturalytelser. Dette krever at naturalytelser verdsettes til markedsverdi, dvs. kostnaden ved å framskaffe den tilsvarende ytelsen privat, uavhengig av arbeidsforholdet. Dette prinsippet er viktig for å unngå at skattegrunnlaget uthules ved at av avlønningen vris over til naturalytelser som av ulike grunner kan være lempelig beskattet. En lempelig beskatning av naturalytelser medfører forskjellsbehandling av fordeler vunnet i arbeidsforhold, økte administrative kostnader, uheldige fordelingsvirkninger og dårlig ressursbruk ved at forbruket av naturalytelser blir for høyt samfunnsøkonomisk sett. En gunstigere firmabilordning bidrar sannsynligvis også til å øke bilbruken, slik at forslaget har en betydelig miljømessig slagside. Fordelsbeskatningen av privat bruk av firmabil bør på denne bakgrunn fastsettes slik at de aktuelle inntektstilleggene om lag tilsvarende kostnadene som arbeidstakeren ville pådratt seg dersom han selv måtte bære kostnadene ved å holde en tilsvarende bil privat.

Hensynet til et enkelt og oversiktelig regelverk tilsier etter departementets syn at prosentligningen baseres på så få prosentsatser som mulig. Det er imidlertid slik at fordelingen ved å benytte arbeidsgivers bil privat vil variere med bilens alder. Derfor skilles det mellom nyere og eldre biler, slik dagens firmabilbeskatning gjør. Det systemet representantene fra Fremskrittspartiet legger opp til, innebærer at det innføres en felles sats. Et slikt system vil ikke ta høyde for at den faktiske fordelingen varierer med bilens alder, og således bryter med de grunnleggende prinsippene for skattlegging av naturalytelser til markedsverdi. Dagens system for verdsetting er i tillegg såpass enkelt at det etter mitt syn ikke er realistisk å kunne utrede ytterligere, vesentlige forenklinger.

Forslaget legger videre opp til satsendringer som vil gi vesentlige skattelettelser for dem som benytter seg av firmabilordningen. Forslaget vil gi et direkte provenytap på anslagsvis 1,2 mrd. kroner. I tillegg vil en gunstigere firmabilordning bidra til at langt flere vil benytte seg av ordningen, slik at provenytapet øker ytterligere.

På bakgrunn kan jeg ikke se grunnlag for å vurdere nærmere om firmabilbeskatningen bør endres på dette punktet.