



Innst. 138 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:134 S (2011–2012)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde, Ketil Solvik-Olsen og Bård Høksrud om skattemessig behandling av yrkeskjøring og grensdragning mot fordelsbeskatning som følge av privat bruk

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 12. juni 2012:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i skatteregelverket for yrkesbil slik at reglene blir lettere å følge. Følgende momenter tas i betraktning i arbeidet:

- Endre skatteregelverket rundt fordelsbeskatning av yrkesbil slik at skattyter ikke kan beskattes mer enn faktisk kjørelengde multiplisert med en kilometersats dersom kjørebok benyttes.
- Sørge for at reglene rundt yrkeskjøring og fordelsbeskatning ved privat bruk av yrkesbil blir allment kjent. Ligningsmyndighetene skal være varsomme med illeggelse av straffeskatt, straffeavgift og full fordelsbeskatning inntil regelverket er bedre kjent.
- Fjerne kravet om at man må benytte en annen bil enn den man disponerer til daglig ved sporadisk bruk.
- Definere konkret hvor mye kjøring som kan aksepteres som sporadisk bruk i løpet av et år.
- Insentiver for eller pålegg om bruk av kjørebok for biler som brukes i yrket og disponeres av arbeidsgiver (ikke vanlige firmabiler).

- Klarere definere begrepet ‘lite egnet’ til privat bruk.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Kjell Børre Hansen, Gerd Janne Kristoffersen, Marianne Marthinsen, Torfinn Opheim, Knut Storberget og Dag Ole Teigen, fra Fremskrittspartiet, Jørund Rytman, fung. leder Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen, fra Senterpartiet, Magnhild Meltveit Kleppa, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Inge Hallgeir Solli, viser til at finansministeren har uttalt seg om forslaget i brev av 18. oktober 2012 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at 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, og var i stor grad motivert av å unngå de administrative utfordringene, blant annet som følge av kjørebøker og kilometerberegninger, som oppstod i det gamle regelverket. Gjeldende firmabilbeskatning er derfor basert på en sjablong som i størst mulig grad skal reflektere den private fordelingen ved å benytte arbeidsgivers bil til private formål.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstre-

parti og Senterpartiet, viser til finansministerens uttalelse til finanskomiteen om saken, hvor det refereres til at partene i et arbeidsforhold gjennom dagens regelverk gis mulighet til å velge mellom administrativt og praktisk enkle regler for firmabiler, og de mer administrativt krevende, men samtidig mer lempelige, reglene for yrkesbiler. Flertallet mener at dette ivaretar balansen mellom ressursbruk og det å sikre en mest mulig korrekt beregning av skattegrunnlaget. Ved utformingen av regelverket på dette området er det avgjørende å finne en balanse mellom regler som åpner for skjønn og regler som har mer konkrete, objektive vurderingskriterier. Å fastslå den individuelle, faktiske private fordelene for hver enkelt skattyter som disponerer arbeidsgivers bil for private formål, kan i praksis være svært ressurskrevende. Flertallet mener derfor det er riktig fortsatt å legge en sjablonmessig tilnærming til grunn.

Forslagsstillerne skriver at regelverket rundt skattemessig behandling av yrkeskjøring antas å være lite kjent. Flertallet peker i denne sammenheng på at både arbeidsgivere og arbeidstakere har plikt til å skaffe seg den nødvendige kunnskap for å kunne overholde gjeldende skatte- og avgiftsregler. Dette gjelder særlig hvis de ønsker å påberope seg spesielle regler, som gir en mer lempelig skattemessig behandling enn hovedregelen. Flertallet vil imidlertid understreke at skattemyndighetene har en alminnelig veiledningsplikt.

Flertallet viser videre til de personvernmessige utfordringene et pålegg om bruk av elektronisk kjørebok vil reise, og støtter finansministerens tilbakeholdenhet på dette punktet inntil disse prinsipielle spørsmålene er nærmere avklart.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det er behov for å gjøre enkelte forbedringer, klargjøringer og endringer i praktiseringen av dagens regelverk. Ikke minst gjelder dette adgangen til å kunne pålegge fordelsbeskatning selv om yrkesbil ikke faktisk er brukt privat, men med utgangspunkt i at skattyter har hatt mulighet til det. Disse medlemmer har den grunnholdning at regelverket også må utformes og forstås slik at det er skatteetaten som har bevisbyrden og ikke skatteyter i tvisttilfeller omkring denne type spørsmål. Disse medlemmer mener f.eks. forhold som hvor mange førerkort det er i familien og familiesammensetning er rimelig irrelevant i så måte – og viser til at dette er kriterier som ligningsmyndighetene skal vektlegge jf. Lignings-ABC 2011/12, kap. 5.4 Vurdering av påstand om ikke-bruk privat, side 186.

Disse medlemmer undres også over at det ikke skal legges vekt på utsagn fra/avtale med

arbeidsgiver at arbeidstaker ikke har tillatelse til å kjøre bilen privat dersom arbeidsgiver ikke har 100 prosent kontroll på hvor bilen til enhver tid befinner seg (jf. Lignings-ABC samme sted). Slik forståelsen av regelverket framstilles i dag, osrer det av mistillit til at det faktisk kan være skattytere som ikke bruker yrkesbil privat. Disse medlemmer viser til at det norske skattesystemet i stor grad er basert på tillit – og at dette på det overordnede plan fungerer utmerket.

Disse medlemmer er skuffet over at finansministeren legger til grunn en svært teknokratisk tilnærming til det som mange opplever som et reelt problem når han skriver at:

«Det er ingen tvil om at det tidvis kan være krevende å avgjøre med sikkerhet om man kan benytte særreglene for yrkesbiler. Her vil imidlertid arbeidsgivere som ønsker best mulig kunnskap om regelverket, kunne støtte seg på veiledninger som Lignings-ABC, i tillegg til lov og forskrift ... I tillegg kan aktørene selv henvende seg til skattemyndighetene for å få veiledning. Aktørene, både arbeidsgivere og arbeidstakere, har således adgang til å få avklart arbeidstakers skattemessige stilling med hensyn til eventuell beskatning av fordel ved bruk av arbeidsgivers bil, ved å kontakte skattekontoret eller skatteoppkreveren.»

Dette svaret understreker etter disse medlemmers syn at dagens regelverk er for komplekst, og at det er behov for opprydning og tydeliggjøring. Og det viser dessverre at forsvar av system og skatteetat er viktigere enn den enkeltes problemer i møte med unødvendige og uforståelige regler. Disse medlemmer stiller seg undrende til at finansministeren ikke ser behov for en opprydning og tydeliggjøring som vil være klargjørende for alle parter; ligningsmyndigheter, næringsliv og den enkelte skattyter.

Disse medlemmer viser i så måte til statsminister Jens Stoltenberg som i Stortingets muntlige spørretime 21. november i år sa følgende:

«Hvis systemet ikke tjener mennesket på en god måte, er det noe galt med systemet – ikke noe galt med menneskene.»

Det er en prinsipiell tilnærming som disse medlemmer deler.

Disse medlemmer deler forslagsstillerens vurdering av at det er et behov for å se på muligheter til forbedringer i dagens regelverk uten store prove-nytap, men som kan gjøre det enklere for både næringsliv og den enkelte skattyter å trå riktig.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tydeliggjøre og om nødvendig fremme forslag om endringer i skattere-

gelverket for yrkesbil slik at reglene blir lettere å følge for både skattemyndigheter, næringsliv og den enkelte skattyter. Følgende momenter tas i betraktning i arbeidet:

- Endre skatteregelverket rundt fordelsbeskatning av yrkesbil slik at skattyter ikke kan beskattes mer enn faktisk kjørelengde multiplisert med en kilometersats dersom kjørebok benyttes.
- Fjerne kravet om at man må benytte en annen bil enn den man disponerer til daglig ved sporadisk bruk.
- Definere konkret hvor mye kjøring som kan aksepteres som sporadisk bruk i løpet av et år.
- Insentiver for bruk av kjørebok for biler som brukes i yrket og disponeres av arbeidsgiver.
- Klarere definere begrepet 'lite egnet' til privat bruk.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ser det som fornuftig å få mest mulig klarhet og klare grenser for hva som er yrkeskjøring og hvor grensen går for fordelsbeskatning. Det er av særlig interesse å se på om det er hensiktsmessig å etablere klare definisjoner for hva som er «sporadisk bruk» og hva som er «lite egnet» til privat bruk.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen tydeliggjøre og om nødvendig fremme forslag om endringer i skattere-

gelverket for yrkesbil slik at reglene blir lettere å følge for både skattemyndigheter, næringsliv og den enkelte skattyter. Følgende momenter tas i betraktning i arbeidet:

- Endre skatteregelverket rundt fordelsbeskatning av yrkesbil slik at skattyter ikke kan beskattes mer enn faktisk kjørelengde multiplisert med en kilometersats dersom kjørebok benyttes.
- Fjerne kravet om at man må benytte en annen bil enn den man disponerer til daglig ved sporadisk bruk.
- Definere konkret hvor mye kjøring som kan aksepteres som sporadisk bruk i løpet av et år.
- Insentiver for bruk av kjørebok for biler som brukes i yrket og disponeres av arbeidsgiver.
- Klarere definere begrepet «lite egnet» til privat bruk.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:134 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde, Ketil Solvik-Olsen og Bård Hoksrud om skattemessig behandling av yrkeskjøring og grensedragning mot fordelsbeskatning som følge av privat bruk – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 6. desember 2012

Ketil Solvik-Olsen

fung. leder

Inge Hallgeir Solli

ordfører

Vedlegg**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen,
datert 18. oktober 2012****Dokument 8:134 S (2011-2012) Representantforslag om skattemessig behandling av yrkeskjøring og grensedragning mot fordelsbeskatning som følge av privat bruk****1.**

Jeg viser til brev av 9. oktober 2012 vedlagt representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde, Ketil Solvik-Olsen og Bård Hoksrud datert 12. juni 2012.

Representantene mener at det er behov for endringer i skatteregelveverket for yrkesbiler, med sikte på at reglene skal bli lettere å følge. Det vises til at reglene på visse områder er skjønnsmessige og uklare. Forlagstillerne antyder derfor at regelverket bør gjøres tydeligere, for eksempel i form av en klar grense for antall kilometer eller turer skattyteren kan kjøre privat før fordelsbeskatning inntreffer. Det foreslås også at det vurderes å pålegge ligningsmyndighetene et opplysningsansvar for å sørge for at skattyterne blir klar over reglene, da disse antas å være lite kjente for aktørene.

2.

Gjeldende bestemmelser og retningslinjer bygger på et utgangspunkt om at skattytere som faktisk benytter arbeidsgivers bil privat, skal fordelsbeskattes for dette. Dette utgangspunktet kan utledes av de generelle reglene i skatteloven om skatteplikt for fordel vunnet ved arbeid eller virksomhet. Uten særlige regler for beskatning av fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil, skulle fordelene for den enkelte skattyter bli fastsatt ut fra en individuell, konkret vurdering i hver enkelt sak.

Å fastslå den individuelle, faktiske private fordelene for hver enkelt skattyter som disponerer arbeidsgivers bil for private formål, kan i praksis være svært ressurskrevende. Dette har sammenheng med at det er mange forhold som kan ha betydning for å fastslå en enkelt, individuell brukers fordel av å disponere arbeidsgivers bil. Det er derfor gitt nærmere regler og retningslinjer for skattleggingen i to dominerende «typetilfeller» av bruk av arbeidsgivers bil.

Det ene regelsettet gjelder firmabiler, med en enkel sjablongbasert fordelsberegning, der den skattepliktige fordelene kan beregnes direkte ut fra bilens verdi og alder. Disse reglene gjelder som hovedregel for den skattemessige behandlingen av privat bruk av arbeidsgivers bil.

Ved utformingen av disse reglene ble det lagt betydelig vekt på administrative hensyn. Reglene kan benyttes uavhengig av omfanget av faktisk privat bruk og av ulike fysiske egenskaper ved bilen. Ved at verdsettelsen for skatteformål skjer uten hensyn til konkrete, individuelle forhold, bortsett fra at bilen faktisk må blitt brukt privat, er reglene enkle å forholde seg til. Reglene og nivået på sjablongene bygger imidlertid på en forutsetning om en privat bruk av et visst omfang. Når privatbruken er begrenset, kan dermed skattereglene for firmabil føre til en høyere skatt enn det teoretisk sett er grunnlag for, ut fra en konkret vurdering. Den administrative enkeltheten har med andre ord i noen grad gått på bekostning av individuell treffsikkerhet. Mitt inntrykk er likevel at disse reglene fungerer godt. Der arbeidsgiver og arbeidstaker er i en valgsituasjon med hensyn til om, og i tilfelle hvordan, arbeidstaker skal disponere arbeidsgivers bil, kan man for øvrig unngå slik fordelsbeskatning ved at arbeidstaker ikke gis anledning til å disponere bilen privat.

I mange tilfeller er det imidlertid tjenstlige grunner til at ansatte bør disponere arbeidsgivers bil på en måte som normalt ville utløse firmabilbeskatning. Dette gjelder særlig i beredskapstilfeller, der den ansatte med hjemmевakt bør ha tjenstebilen tilgjengelig ved hjemmet for rask utrykning til vaktoppdrag. Men også i andre tilfeller, typisk der arbeidet utføres på ulike steder/anlegg og bilen brukes til transport og oppbevaring av arbeidsredskap mv., kan det være hensiktsmessig for arbeidsgiver at den ansatte kan ha med arbeidsgivers bil hjem. Slike biler vil regelmessig også skille seg fra mer typiske firmabiler, ved at det er varebiler eller lignende med to eller tre seter, ofte også med spesialinnredning. Verdien av bilen i seg selv kan likevel være høy. Dersom ansattes bruk av en slik bil, herunder kjøring til og fra hjemmet mv., i hovedsak skjer ut fra tjenstlige hensyn, kan alminnelig firmabilbeskatning virke urimelig. Det er derfor gitt særlige skatteregler for såkalte yrkesbiler for slike tilfeller. Etter disse reglene kan arbeidstakeren unngå sjablongberegnet fordelsbeskatning etter firmabilbestemmelsene, blant annet under forutsetning av at det ikke skjer annen form for privat bruk enn arbeidsreiser mellom bolig og arbeidssted. Den ansatte vil da bare bli skattlagt for disse arbeidsreisene ved at antall kilometer multipliseres med en kilometersats. Det er altså summen av flere forutsetninger, herunder blant annet bilens (begrensede) egenskaper som privatbil, omfanget av

privatbruken og tjenstlige hensyn, som begrunner unntaket fra utgangspunktet om sjablongbeskatning for firmabiler.

For å unngå en uthuling av de generelle reglene om sjablongbeskatning og samtidig unngå å måtte foreta en administrativt krevende individuell, konkret verdsettelse, er det viktig at særreglene for yrkesbiler har en tilstrekkelig klar avgrensning av virkeområdet. Det vil likevel ikke være hensiktsmessig å regulere alle vilkår mv. i detalj. Det ville ført til et uforholdsmessig omfangsrikt og uoversiktlig regelverk. Det må derfor aksepteres et visst grad av skjønn i dette regelverket.

I sum mener jeg at gjeldende regler for skattlegging av arbeidsreiser med yrkesbil i seg selv er klare nok. Eventuelle uklarheter vil som hovedregel knytte seg til faktum i saken, med andre ord om bilen rent faktisk blir brukt privat utover arbeidsreiser, og om bilens egenskaper ligger innenfor de krav som er oppstilt.

Bestemmelsene og retningslinjene innebærer at det skal foretas en konkret helhetsvurdering av om vilkårene for skattlegging som yrkesbil er oppfylt. I bunn ligger det flere vilkår knyttet til bilens egenskaper og at den private bruken begrenses til rene arbeidsreiser. I mange tilfeller er det relativt enkelt å fastslå om vilkåret knyttet til den private bruken er oppfylt eller ikke. I praksis oppstår det likevel tidvis vanskelige bevissspørsmål knyttet til omfanget av den private bruken. I andre tilfeller må mange momenter trekkes inn i vurderingen. Dette kan være relativt ressurskrevende for alle involverte, særlig dersom man er i grenseland for reglens anvendelsesområde. Dette gjelder ikke minst for vurderingen av om bilen i liten grad er ment for og egnet til privat bruk.

En problemstilling som ofte diskuteres, til tross for at reglene er relativt klare på dette punktet, er hvordan vilkåret om at den private bruken kun skal omfatte arbeidsreiser skal praktiseres. Dette spørsmålet kommer ofte opp fordi overholdelse av dette vilkåret kan oppleves å føre til lite hensiktsmessige løsninger. Et vanlig eksempel er at håndverkeren, som kjører nesten rett forbi butikk eller barnehage på arbeidsreisen til hjemmet, må kjøre hjem med yrkesbilen for så å ta privatbilen tilbake for å handle eller hente i barnehagen. Dette er imidlertid utslag av at reglene er utformet med utgangspunkt i å unngå firmabilbeskatning for ansatte som – av tjenstlige grunner – må ta med arbeidsgivers bil hjem, men forutsetningsvis ikke skal bruke den til rene private formål. Hvis man skal fravike dette vilkåret og åpne for privatkjøring utover arbeidsreiser, vil det oppstå vanskelige avveininger om avgrensning av slik privatkjøring. Enten det åpnes for tilleggskjøring i et skjønnsmessig omfang eller et fastsatt antall kilometer, vil det føre til nye skjønns- eller bevismaer.

Dette vil komplisere regelverket og trolig også svekke forutsigbarheten. Dersom det er meningen at den ansatte skal kunne bruke bilen også til andre private formål, bør man da heller falle tilbake på de enklere reglene om beskatning av firmabil.

Ved utformingen av regelverket på dette området er det avgjørende å finne en balanse mellom regler som åpner for skjønn og regler som har mer konkrete, objektive vurderingskriterier. Nøyaktige angivelser av maksimale kjørelengder og hyppighet mv. i regelverket gir naturlig nok større forutberegnelighet for skattytere, gitt at de har systemer som gjør det håndterbart å holde oversikt over slik bruk. Samtidig vil det bidra til å gjøre vurderingen av hvorvidt det foreligger en skattepliktig fordel mer administrativt krevende både for aktørene selv og skattemyndighetene. Slike regler gir heller ingen garanti for likebehandling mellom skattytere, og det vil oppstå nye grensetilfeller som kan oppleves som urimelige. Tilsvarende gjelder dersom det skulle gis en mer presis og omfattende definisjon av biler som ikke er egnet for privat bruk.

Det må altså være en grense for den private bruken for å komme under reglene om fordelsbeskatning av yrkesbil. Den er i gjeldende regler satt til kun arbeidsreiser. Jeg kan vanskelig se hvordan en alternativ grense kan utformes, uten at det samtidig fører til svekket forutberegnelighet og økte administrative utfordringer. Det samme gjelder en eventuell åpning for skattefri sporadisk bruk av slike yrkesbiler i tillegg til arbeidsreisene.

Jeg mener at reglene, slik de nå er utformet, på en tilfredsstillende måte gir partene i et arbeidsforhold mulighet til å velge mellom administrativt og praktisk enkle regler for firmabiler, og de mer administrativt krevende, men samtidig mer lempelige, reglene for yrkesbiler.

3.

Forslagstillerne gir uttrykk for at reglene antas å være lite kjent hos aktørene, og at det derfor bør vurderes å pålegge skattemyndighetene et særskilt opplysningsansvar på dette området.

I hvilken utstrekning reglene faktisk er kjent for aktørene er eller ikke, er det vanskelig for meg å kommentere. Jeg antar imidlertid at alle det angår er kjent med at det finnes regler om beskatning av ansattes private bruk av arbeidsgivers bil. Disse spørsmålene er ofte oppe i mediene i forbindelse med skattemyndighetenes kontroller, og regnskapsførere og revisorer har også fokus på dette. Hvilke regler som finnes, og det nærmere innhold i disse, kan det derimot være noe mer usikkerhet om blant aktørene.

Her må det imidlertid legges til grunn at både arbeidsgivere og arbeidstakere har plikt til å skaffe seg den nødvendige kunnskap for å kunne overholde

gjeldende skatte- og avgiftsregler. Dette gjelder særlig hvis de ønsker å påberope seg spesielle regler, som gir en mer lempelig skattemessig behandling enn hovedregelen. Jeg antar også at arbeidsgivere som ønsker å unngå firmabilbeskatning for ansatte som disponerer arbeidsgivers bil privat, er kjent med at det finnes regler for dette. Da må det samtidig forventes at de setter seg inn i disse reglene.

Det er ingen tvil om at tidvis kan være krevende å avgjøre med sikkerhet om man kan benytte særreglene for yrkesbiler. Her vil imidlertid arbeidsgivere som ønsker best mulig kunnskap om regelverket, kunne støtte seg på veiledninger som Lignings-ABC, i tillegg til lov og forskrift. Jeg vil også peke på at skattemyndighetene har en alminnelig veiledningsplikt som er nedfelt i ligningsloven. I tillegg til publikasjoner som Lignings-ABC og andre uttalelser, gir skattemyndighetene slik veiledning i form av kurs for arbeidsgivere og veiledning i forbindelse med kontroller. I tillegg kan aktørene selv henvende seg til skattemyndighetene for å få veiledning. Aktørene, både arbeidsgivere og arbeidstakere, har således adgang til å få avklart arbeidstakers skattemessige stilling med hensyn til eventuell beskatning av fordel ved bruk av arbeidsgivers bil, ved å kontakte skattekontoret eller skatteoppkreveren.

Jeg ser derfor ikke at det skal være behov for noen nærmere regulering av skattemyndighetenes veiledningsplikt på dette området.

4.

Representantene foreslår at regjeringen legger fram forslag til endrede regler for fordelsbeskatning av privat bruk av yrkesbiler. I tillegg til at forslagene fra regjeringen skulle ta hensyn til ovennevnte problemstillinger, foreslår representantene at endringene skal åpne for at privat bruk av yrkesbil skal kunne skje etter faktisk, privat kjørelengde, dersom det benyttes kjørebook. Videre foreslås det at det skal vur-

deres pålegg om, eller insentiver til, bruk av kjørebook for yrkesbiler.

Det bemerkes innledningsvis at 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 og var i stor grad motivert av å unngå de administrative utfordringene, blant annet som følge av kjørebooker og kilometerberegninger, som oppstod i det gamle regelverket. Gjeldende firmabilbeskatning er derfor basert på en sjablong som i størst mulig grad skal reflektere den private fordel ved å benytte arbeidsgivers bil til private formål.

Jeg forstår representantene dit hen at elektroniske kjørebooker i vesentlig grad vil redusere de administrative utfordringene som ligger i kilometerregistrering, og at man dermed kan innføre en fordelsbeskatning basert på faktisk og konstaterbar privat bruk av bilen uten at dette pålegger de næringsdrivende ekstra byrder.

Spørsmålet om bruk, eventuelt pålegg om bruk, av elektronisk kjørebook reiser en imidlertid enkelte prinsipielle spørsmål. Disse er ikke begrenset til å gjelde den skattemessige behandlingen av fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil. Det vises til at slik elektronisk kjørebook blant annet vil kunne ha en problematisk side til skattyters personvern. Inntil de personvernmessige hensyn er forsvarlig ivaretatt, og partene i arbeidslivet eventuelt har kommet til enighet om hensiktsmessige løsninger for slik registrering, mener jeg at vi bør være tilbakeholdne med å legge føringer i retning av å oppfordre til bruk av elektronisk kjørebook.

Jeg vil imidlertid ikke utelukke at det i fremtiden vil kunne bli aktuelt å åpne for en fordelsbeskatning basert på faktisk privat kjørelengde, dersom man har omforente løsninger som på en tilstrekkelig god måte skiller mellom henholdsvis privat og tjenstlig kjøring.

