



Representantforslag 134 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde, Ketil Solvik-Olsen og Bård Hoksrud

Dokument 8:134 S (2011–2012)

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Mange bedrifter har biler til disposisjon i forbindelse med arbeid som utføres («yrkesbil»), men reglene for når fordelsbeskatning av bruken inntreffer er uklare, forvirrende og dessuten lite kjent. Forslaget tar sikte på å etablere et nytt og bedre regelverk rundt yrkeskjøring og for grensdragningen for privat bruk, slik at reglene blir lettere å etterleve. Såkalt yrkeskjøring er kjøring i forbindelse med arbeidet, men ikke til og fra jobb eller privat bruk for øvrig. Yrkeskjøring er i utgangspunktet ikke skattepliktig i motsetning til vanlige firmabiler som arbeidstakeren fritt disponerer, også privat, og fordelsbeskattes av.

Dersom arbeidstakeren bruker bilen på arbeidsplassen i privat ærend mer enn sporadisk, utløses skatteplikt av fordelen. Fordelen beregnes da som om det er firmabil arbeidstakeren disponerer. Mange er ikke klar over dette, og blir presentert for en stor, uforutsett skatteregning. Standardregelen for fordelsbeskatning betinges av at man faktisk har brukt bilen. Men at det er adgangen skattemyndighetene vurderer, kan føre til at man skattlegges selv om man ikke har brukt bilen, men altså har tilgang til den.

Et av problemene er bruk av kjørebok. Dette er ikke påbudt, men dersom man ikke har kjørebok og får bokettersyn, stiller man svakt. Tidligere har en praktisk barriere vært føring av kjørebok, noe som er ressurskrevende. Den senere tiden har det imidlertid

kommet elektroniske kjørebøker på markedet som gjør oppgaven enklere.

En mulig løsning på problemet kunne være at bruk av yrkesbil til arbeidsreise ikke skal kunne beskattes mer enn faktisk bevist bruk gjennom kjørebok etter en kilometersats. Dette kan eventuelt kombineres med at man i regelverket setter krav til kjørebok, slik at man unngår situasjoner der skattyter kommer i en umulig bevissituasjon overfor skattemyndighetene. En slik bruk av tvang er imidlertid forslagsstillerne i utgangspunktet skeptiske til, men det burde vurderes nærmere.

Skille mellom privat bruk og 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.

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.

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

Ligningsmyndighetenes retningslinjer

I Lignings-ABC 2010/11 under tema Bil – privat bruk, er det satt opp følgende avgrensning for når fordelsbeskatning skal inntre, under avsnitt 5:

GENERELT

Standardregelen for beregning av fordel ved privat bruk av bil skal bare nyttes såfremt skattyter faktisk har brukt bilen til privatkjøring i løpet av inntektsåret.

Som privatkjøring regnes all kjøring som ikke anses som yrkeskjøring, herunder kjøring mellom hjem og fast arbeidssted (arbeidsreise) og besøksreise til hjemmet.

Skattyteren skal derfor, som hovedregel, ha standardtillegget dersom han/hun bruker bilen mellom hjem og fast arbeidssted (arbeidsreise) selv om han ikke bruker bilen til annen privatkjøring.

SPORADISK ADGANG TIL PRIVAT BRUK

Sporadisk adgang til privat bruk, som f.eks. at arbeidstakeren en dag får låne arbeidsgivers bil for å flytte sitt private innbo, skal ikke utløse fordelsbeskatning etter standardregelen, jf. Finansdepartementets forskrift til skatteloven (FSFIN) § 5-13-2 (1). Får adgangen til privat bruk et minstemål av regularitet eller varighet, gjelder standardregelen, f.eks. dersom arbeidstaker bruker arbeidsgivers bil i ferien.

SPORADISK FAKTISK PRIVAT BRUK

Har skattyteren mer enn sporadisk adgang til privat bruk, utløses det fordelsbeskatning etter standardregelen selv om den faktiske bruken er sporadisk eller tilfeldig, jf. FSFIN § 5-13-2 (2).

EGEN YRKESBIL

For skattyter som disponerer egen yrkesbil må det legges til grunn at adgangen til bruk alltid er mer enn sporadisk. Det vil i praksis likevel måtte godtas at det unnlates tilbakeføring ved helt sporadisk faktisk bruk.

VURDERING AV PÅSTAND OM IKKE-BRUK PRIVAT

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, jf. ligningsloven § 8-1. Videre anføres det i Lignings-ABC 2010/11 at ved vurderingen av sannsynligheten for at en bil er brukt privat, vil bl.a. følgende momenter være av betydning:

- hvor bilen er parkert utenom arbeidstiden (hos arbeidstaker eller hos arbeidsgiver)
- antall førerkort i familien
- type og antall andre biler til disposisjon
- privatbilen(e)s stand og kjørt distanse
- yrkesbilens stand og kjørt distanse vurdert opp mot den typen 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, må tillegges stor vekt.

Derimot bør det ikke legges 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.

FORDELBEREGNING

Dersom skattemyndighetene kommer til at bruken må anses å være mer enn sporadisk, beregnes skattepliktig fordel etter følgende modell:

I de tilfeller hvor skattyter vurderer det slik at han/hun har fordel av arbeidsgivers bil som må innberettes etter skattereglene, gjør skattyter dette selv, eventuelt gjennom arbeidsgiver (arbeidsgiver har her en rapporteringsplikt/oppplikt). Det er i tilfellene der skatteplikten er uklar, eller skattyter ikke kjenner til regelverket, og heller ikke forstår at det er snakk om en fordel som kan være gjenstand for skatt problemene oppstår. Arbeidsgiver risikerer dessuten straffeskatt på manglende arbeidsgiveravgift på 60 pst.

Inntektstillegg for privat bruk av bil for 2011 settes for biler med beregningsgrunnlag til og med kr 266 300 til 30 pst. av beregningsgrunnlaget, og for biler med beregningsgrunnlag over kr 266 300 til kr 79 890 pluss 20 pst. av beregningsgrunnlaget over kr 266 300 (kr 79 890 er 30 pst. av kr 266 300).

Beregningsgrunnlaget for standardtillegg for privat bruk av bil settes som hovedregel til 100 pst. av listepris som ny hvis yrkeskjøringen i inntektsåret er 40 000 km eller mindre, og til 75 pst. av listepris som ny hvis yrkeskjøringen i inntektsåret overstiger 40 000 km.

For bil som utelukkende drives med elektrisk kraft (elbil), uavhengig av yrkeskjøringens lengde i inntektsåret, settes grunnlaget til 50 pst. av listepris. Beregningsgrunnlagene reduseres med 25 pst. hvis bilen er 3 år eller eldre pr. 1. januar i inntektsåret.

Dersom flere har adgang til samme bil, fordeles fordelene forholdsmessig etter den enkeltes disponering. Det godtas normalt ikke fra skattemyndighetenes side at bilen angivelig står udisponert av alle samtidig.

Dette betyr at en bil verdt kr 400 000, kjørt mer enn 40 000 km, og som skattyter ved en anledning har brukt og dessuten har regelmessig tilgang på, gir en ekstraskatt på kr 31 013, se nedenfor:

Beregningsgrunnlag:	
400 000 kr x 75 pst.	300 000 kr
Privat fordel:	
266 300 kr x 30 pst.	79 890 kr
33 700 kr x 20 pst.	6 740 kr
Sum privat fordel	86 630 kr
Ekstra skatt 28 pst.	24 256 kr
Ekstra trygdeavgift 7,8 pst.	6 757 kr
Sum ekstra skatt	31 013 kr

I eksempelet er ikke skattyter på et inntektsnivå som gir toppskatt.

Det er verdt å merke seg at skattyter også risikerer 60 pst. tilleggsskatt av beløpet.

Arbeidsgiver på sin side risikerer straffeskatt på arbeidsgiveravgiften (60 pst.). I tillegg tilbakeføres fradrag for inngående merverdiavgift, men med straffeavgift mellom 0 og 100 pst., normalt 50 pst.

Det normale er at ligningsmyndighetene går tre år tilbake i tid, men regelverket åpner for at man kan gå inntil ti år tilbake.

Det er uheldig at uklare regler som få personer kjenner til får så store konsekvenser.

Regelverk i andre land

I Sverige finnes det ingen krav til hvordan bilen skal være innredet, mens Danmark har et mer uoversiktlig regelverk med forskjellige typer skilte, krav innredning, privatbruksavgift med mer. Verken Danmark eller Sverige har egen beskatning av kjøring mellom hjem og fast arbeidssted.

Når det gjelder den norske regelen om sporadisk bruk, hvor omfanget ikke er mer definert enn definisjonen av begrepet «sporadisk», har man i Sverige en regel med 10 turer eller 1 000 km pr. år (det som kommer først). Danskene har her igjen et mer uoversiktlig regelverk, med beskatning pr. km, fri bruk dersom det kategoriseres som «svinkeærinder» og kilometerbegrensninger.

Avgrensning mot biler som aldri kan anses som egnet til privat bruk

Regelverket er også uklart med hensyn til å avgrense mot biler som ikke kan anses egnet til privat bruk. Her er skattemyndighetene også strenge, og forslagsstillerne har sett flere eksempler på f.eks. håndverkere som ikke trodde bilen kunne anses å ha

noen privat fordel, som likevel fordelsbeskattes, fordi skattemyndighetene antar at man raskt kan fjerne installasjoner og benytte bilen privat.

På dette feltet vil også en beskatning etter faktisk bevist bruk, gjøre regelverket mer rimelig.

Konklusjon

Forslagsstillerne ønsker seg primært en lempeligere beskatning av firmabiler og bilbruk, men innser at dette er vanskelig å få til i dagens politiske situasjon. Forslagsstillerne ønsker derfor å se om det er mulig å få til forbedringer i dagens regelverk uten store provenytnap, og som kan gjøre det enklere for næringslivet å trå riktig.

Forslagsstillerne mener reglene, slik de er i dag, er vanskelig å forholde seg til, særlig med hensyn til situasjoner hvor det er uklarheter om hvor grensene går. Mye tyder også på at man burde gjort deler av regelverket tydeligere, men med klare grenser f.eks. for hvor mye man kan kjøre før man blir gjenstand for fordelsbeskatning.

Det bør videre vurderes om ligningsmyndighetene burde ha et opplysningsansvar for å sørge for at bedrifter og skattytere blir klar over disse reglene som etter alt å dømme er lite kjente, og at skattemyndighetene er tilbakeholdne med straffeskatt og tilleggsavgifter inntil regelverket er bedre kjent.

Det er problematisk at sporadisk bruk ikke er bedre definert og eventuelt kvantifisert, men basert på skjønn. Den bilen man disponerer fast har man mer enn sporadisk adgang til, dermed vil bruk av denne bilen medføre full fordelsbeskatning selv om omfanget av bruk er helt minimalt. Det er kun et fåtall av skattyterne som er klar over at godkjenning av sporadisk bruk betinger at man benytter en annen bil enn den man disponerer fast i yrket. De færreste forstår logikken i dette, og reglene praktiseres angivelig også ulikt fra skattemyndighetenes side.

I praksis er det, etter forslagsstillerens syn, så godt som krav om kjørebok, men ikke formelt. Med et krav om kjørebok ville reglene bli enklere å forholde seg til for bilbruker, og enklere å kontrollere fra skattemyndighetenes side. Man fjerner da også mange uklarheter og skjønnsmessige vurderinger. Om man ikke ønsker å innføre pålegg kan regelverket innrettes slik at kjørebok gir klare fordeler ved at dersom kjørebok benyttes, kan skattyter ikke beskattes mer enn faktisk kjørelengde multiplisert med en kilometersats.

Det er krav om at bilen skal være lite egnet til privat bruk for kun å skatte av faktisk kjøring mellom hjem og fast arbeidssted. Definisjonen av begrepet «lite egnet» er uklar, og praktiseres forskjellig avhengig av hvilken kontrollør man treffer på.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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 for-

delsbeskatning 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.

12. juni 2012