

Til lovforslag nr. L. 238. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 17. maj 2000

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove, lov om en arbejdsmarkedsfond og lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension

(Ændring af beskatningen af fri bil og bil ydet som udbytte)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Danmarks Automobilforhandler Forening,  
De Danske Bilimportører,  
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer,  
Foreningen Hjulet,  
Moore Stephens Skat,  
Motorbranchens Arbejdsgiverforening og  
NOAH.

Der er af skatteministeren stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Dansk Folkepartis, Det Radikale Venstres, Enhedslistens og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Venstres, Det Konservative Folkepartis og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod ændringsforslagene.

Mindretallet bemærker, at det er imod de stramninger af firmabilbeskatningen, som dette lovforslag indeholder.

Lovforslaget betyder, at firmabiler bliver udsat for en beskatning, der er højere end den reelle værdi. I bemærkningerne til lovforslaget skriver skatteministeren: » ...Ved at fjerne den øvre grænse på 450.000 kr., vil der generelt blive tale om, at beskatningen i væsentligt omfang vil overstige, hvad det koster selv at have en tilsvarende bil som privatperson...« Skatteministeren bekræfter dermed selv, at det ikke er et spørgsmål om at skabe lighed mellem pengelønninger og frynsegoder, men derimod et udtryk for en misundesskat.

For at undgå forvridninger i det danske skattesystem beskattes frynsegoder. Dette princip er mindretallet enig i, da pengelønninger, som udsættes for beskatning, ville falde drastisk, hvis store dele af lønnen i stedet kunne udbetales i form af forskellige frynsegoder. Men når beskatningen af frynsegoder ikke står i forhold til værdien af det beskattede objekt, må det være andre motiver end ensartethed i beskatningen, der ligger bag.

Konsekvensen af dette lovforslag er efter Venstres, Det Konservative Folkepartis og Centrum-Demokraternes opfattelse langt mere vidtgående, end skatteministeren forestiller sig. Den kraftigt stigende beskatning af firmabiler over 450.000 kr. vil utvivlsomt føre til, at der vil blive solgt færre af disse biler. De virksomheder og ansatte, som fremover vil vælge en firmabilordning, vil derfor vælge mindre og billigere biler, hvis de da vil vælge en firmabil i det hele taget.

Disse konsekvenser er imidlertid ikke medtaget i ministerens skøn over lovforslagets provenumæssige konsekvenser. Mindretallet har ringe tiltro til, at lovforslaget vil skabe øget provenu, tværtimod. Faldet i salget af biler til over 450.000 kr. vil betyde en væsentlig nedgang i statens indtægter fra registreringsafgifter og moms, hvorved en eventuel stigning i personbeskatningen på ingen måde kan ændre det forhold, at statens provenu vil falde som følge af dette lovforslag.

Ifølge almindelig økonomisk sammenhæng er det klart, at substitutionseffekterne ved stigende beskatning vil føre til, at provenuet falder med stigende afgiftssatser. Dette forhold gør sig i alderhøjeste grad gældende med dette lovforslag. Provenumæssigt findes der derfor ingen saglige argumenter for lovændringen.

At regeringen gennem en tv-udsendelse pludselig bliver opmærksom på forholdene vedrørende firmabilbeskatning viser med al tydelighed, at der er tale om et unødvendigt og urimeligt lovindgreb. Det bør fremhæves, at det var den selvsamme skatteminister, som med skatteformen i 1993 indførte et loft over værdien af firmabilers beskatningsgrundlag. Hvilke forhold, der har ændret sig radikalt siden 1993 på dette område, står hen i det uvisse.

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrum-Demokraterne vil ikke deltage i skatteændringer, hvor hovedmotivet er misundelse.

Et andet mindretal (Frihed 2000's medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

### Ændringsforslag

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, SF, DF, RV, EL, KRF og FRI):

Til § 3

1) *Nr. 2* affattes således:

»2. § 16, *stk. 4, 1. og 2. pkt.*, affattes således:

»*Stk. 4.* Den skattepligtige værdi af en bil, der

er stillet til rådighed for den skattepligtiges private benyttelse af en arbejdsgiver, som nævnt i *stk. 1*, sættes til en årlig værdi på 25 pct. af den del af bilens værdi, der ikke overstiger 300.000 kr., og 20 pct. af resten. Bilens skattepligtige værdi beregnes dog mindst af 160.000 kr.«

Til § 6

2) *Stk. 2, 2. pkt.*, affattes således:

»For biler, som ved endelig bindende aftale om køb, leje m.v. er anskaffet af arbejdsgiveren m.v. inden 29. marts 2000, har § 3, nr. 2, først virkning fra og med indkomståret 2003.«

### Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringen er af redaktionel karakter.

Til nr. 2

Den foreslåede ændring er en præcisering af overgangsordningen for frie biler ydet som personalegode, der er anskaffet af arbejdsgiveren m.v. inden den 29. marts 2000, dvs. datoen for fremsættelsen af lovforslaget.

Det præciseres således, at det afgørende for, om en fri bil er omfattet af overgangsordningen, er, at arbejdsgiveren m.v. har indgået en endelig bindende aftale om køb, leje, leasing m.v. af bilen før den 29. marts 2000. For disse biler har de nye beregningsregler for den skattepligtige værdi af fri bil først virkning fra og med indkomståret 2003.

Baggrunden, for at det er aftaletidspunktet og ikke leveringstidspunktet, der er afgørende, er, at de arbejdsgivere m.v., der har indgået endelig bindende aftale om køb, leje, leasing m.v. af en bil før den 29. marts 2000, har handlet i tillid til, at de gældende regler for beskatning af fri bil fandt anvendelse. Det er ikke fundet rimeligt, at disse biler skulle være omfattet af de nye regler, blot fordi leveringstidspunktet eventuelt ligger efter fremsættelsesdatoen.

*Jens Peter Vernersen (S) nfm. Carsten Koch (S) Anna-Marie Hansen (S) Erik Mortensen (S)*  
*Hugo Sørensen (S) Aage Frandsen (SF) Sonja Albrink (CD) Anders Samuelsen (RV)*  
*Frank Aaen (EL) Kristian Jensen (V) Mariann Fischer Boel (V) fmd. Svend Aage Jensby (V)*  
*Flemming Kofod-Svendsen (KRF) Flemming Hansen (KF) Brian Mikkelsen (KF)*  
*Klaus Kjær (DF) Kim Behnke (FRI)*