

Til lovforslag nr. L 285. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 18. juni 1993

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af ligningsloven og personskatteloven

(Befordring)

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af udvalgets spørgsmål og ministerens svar herpå tillige med nogle af ministerens kommentarer til skriftlige henvendelser er optrykt som bilag til betænkningen.

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

Christensen, Erik, Almind, bilagsnr. 1
 Danmarks Aktive Handelsrejsende, bilagsnr. 2 og 20
 Det Danske Advokatsamfund, Advokatrådet, bilagsnr. 29
 Forenede Danske Motorejere, bilagsnr. 3
 Foreningen af Rådgivende Ingeniører, bilagsnr. 47
 Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, bilagsnr. 38
 FTF, bilagsnr. 55 og 61
 HK/Handel, bilagsnr. 14
 Immersen, Ivan og Lützhøft, Anders, Snedsted, bilagsnr. 54
 Intax A/S, bilagsnr. 37
 Jerlach, Torben, Næstved, bilagsnr. 21
 Mortensen, Leo B., Esbjerg, bilagsnr. 31
 Møller, Benno, Rønnede, bilagsnr. 22
 Sammenslutningen af Danske Småøer, Avernakø, Faaborg, bilagsnr. 26
 Sørensen, Mogens B., Kolding, bilagsnr. 4 og 18
 Unimerco A/S, bilagsnr. 7
 Wegener, Morten, Otterup, bilagsnr. 23

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

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets, Centrum-Demokraternes, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Flertallet anfører, at i regeringsgrundlaget »En ny start« blev det fastslået, at beskæftigelsen skal øges, og at der skulle gennemføres en skatteomlægning, der skal nedbringe skatten af arbejdsindkomst.

Samtidig afstak regeringen en række retningslinier for skatteomlægningen:

- Det samlede økonomiske grundlag for de enkelte familier i egen bolig måtte ikke forringes.
- Den samlede omlægning skulle sikre balance – socialt og mellem de forskellige boligformer.
- Der skulle skabes sammenhæng i skattesystemet, så forskellige indkomster blev beskattet ensartet, således at omgåelsesmuligheder blev imødegået, således at der skabtes større enkelhed og således, at der sikredes en bedre fordeling af skattebyrden, samtidig med at retssikkerheden prioriteredes højt.
- Vægten i beskatningen skulle forskydes fra indkomstbeskatning til miljøskatter.

Flertallet konstaterer, at disse krav er opfyldt med de fremsatte lovforslag til omlæg-

ning af skattesystemet. Samtidig styrkes erhvervenes konkurrenceevne.

Med de fremsatte lovforslag tilvejebringes et skattesystem, som sikrer markant lavere skatteprocenter på alle indkomstniveauer.

Grundlaget for sænkningen af skatteprocenterne er bl.a. tilvejebragt gennem en ensartet beskatning af forskellige typer af indkomster.

Samtidig betyder den lavere, men ensartede beskatning, at bæredygtige og fornuftige investeringer, der skaber vækst og beskæftigelse, begunstiges på bekostning af ufrugtbare og rent skattemæssigt begrundede transaktioner, der alene bygger på og bæres af det tidligere skattesystems mangler og manglende sammenhæng.

Med skatteomlægningen er grundlaget skabt for et skattesystem, der skaber og understøtter forudsætningerne for ny vækst og dynamik i samfundet, hvor vi hidtil har levet med en samfundsudvikling, der i væsentlig grad var afstemt efter uhensigtsmæssige og skadelige skattemæssige overvejelser og kalkulationer.

Skatteomlægningen er både økonomisk og socialt nøje afbalanceret.

Provenuet til de markant lavere trækprocenter på alle indkomstniveauer er tilvejebragt ved hjælp af indførelse af nye grønne afgifter, ved hjælp af øremærkede arbejdsmarkedsbidrag og gennem en eliminering af misforhold og misvækster, der har muliggjort, at grupper af skattepligtige har haft mulighed for en lav skattebelastning i skærende kontrast til deres forbrugsmuligheder.

Indførelse af grønne afgifter er fulgt op af skattelettelser for lavindkomster kombineret med en forhøjelse af børnefamilieydelsen, således at de grupper, der belastes forholdsmæssigt hårdest af de grønne afgifter, kompenseres.

De helt nødvendige sænkninger af skatteprocenterne er fulgt op af en normal beskatning af hidtil skattefrie eller lavt beskattede indkomster.

Med de øremærkede arbejdsmarkedsbidrag er der skabt synlighed i finansieringen af præcist angivne udgiftsformål på arbejdsmarkedet.

Regeringens helt nødvendige krav om sikring af boligejernes økonomiske vilkår er indfriet. Rentefradragets værdi følger sænkningen af skatteprocenterne, og sideløbende hermed

nedsættes lejeværdien. Hertil kommer mulighederne for gennem konvertering af realkreditlån at tilpasse sig det ændrede renteniveau.

Personskattelettelserne er gennemført, uden at erhvervslivets omkostninger herved er forøget.

På denne baggrund skal flertallet konkludere, at der ved gennemførelse af skatteomlægningen er sikret

- væsentlige reduktioner af skatteprocenterne af arbejdsindkomst,
- øget miljøansvarlighed i beskatningen,
- et skattesystem, der er tilpasset verden omkring os, både hvad struktur og beskatningsprocenter angår,
- et beskatningssystem, som tilvejebringer grundlaget for en ny vækst og dynamik i samfundet,
- en beskatning, som sikrer boligejernes økonomiske situation,
- og et skattesystem, som skaber sikkerhed for skatternes udvikling i de kommende år.

Flertallet opfordrer Folketingets øvrige partier, erhvervslivet, arbejdsmarkedets parter, kommuner og amter samt alle øvrige gode kræfter i det danske samfund til at deltage i det store, vanskelige og spændende projekt, det er at få skabt øget beskæftigelse, ny fremgang og dermed en »Ny kurs mod bedre tider« for alle danskere.

Et *mindretal* (Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Mindretallet betragter regeringens samlede økonomiske udspil som en helhed. Da Det konservative Folkeparti og Venstre er modstandere af regeringens samlede plan, vil de to partier stemme imod alle regeringens lovforslag, uanset at partierne ville kunne støtte enkelte af lovforslagene, hvis de ikke indgik i den fremlagte helhed. Nogle af lovforslagene har partierne ved tidligere lejligheder selv fremlagt, men i helt andre sammenhænge.

Regeringens samlede økonomiske plan består af tre elementer: Nye offentlige udgifter, ændringer i dagpengesystemet og omlægning af skattesystemet. Samlet lægger disse tre elementer op til en ny kurs i den økonomiske politik, som har en forkert ideologisk drejning og er økonomisk uansvarlig.

For det første har regeringen foreslået nye offentlige udgifter på 11-12 mia. kr. i 1994. Regeringen har dermed brudt de sidste 10 års stramme udgiftspolitik og har sat kursen mod nye udvidelser af den offentlige sektor.

For det andet indebærer den foreslåede skatteomlægning, at det private erhvervslivs kapitalgrundlag i de kommende år vil blive udhulet af avanceskatter på aktier, ejendomme og goodwill samtidig med, at erhvervslivets konkurrenceevne bliver forringet. Boligudgiften for boligejere vil stige, således at de private ejerboliger stilles ringere i forhold til de offentligt støttede udlejningsboliger. Den foreslåede bruttoskat vil forringe vilkårene for ny privat pensionsopsparring.

For det tredje har regeringen fremlagt en arbejdsmarkedspolitik, som slet ikke løser strukturproblemerne på arbejdsmarkedet, men tværtimod cementerer de bestående stivheder og lægger grunden til forøgede udgifter til arbejdsmarkedspolitikken i de kommende år.

Samlet udgør regeringens økonomiske udspil en ideologisk drejning, hvor den offentlige sektor vil vokse kraftigt, medens der bliver lagt større byrder på den private sektor.

Mindretallet finder det aldeles utroværdigt og uansvarligt, når regeringen lover skattelettelser samtidig med, at de offentlige udgifter og underskuddet på de offentlige budgetter vokser.

Den nye kurs mod større offentlige udgifter vil tværtimod udløse store skatteregninger i fremtiden.

Der er enkelte forslag om skattelettelser m.v. i den samlede pakke, som mindretallet ud fra en isoleret betragtning ville kunne støtte.

En ansvarlig økonomisk politik kræver imidlertid, at lettelser og finansiering hører sammen.

Mindretallet er derfor nødt til at se lovforslagene om lettelser og skærpelser under ét. Da regeringen ikke har taget initiativ til reelle forhandlinger om den samlede økonomiske plan, har mindretallet ikke fået mulighed for at opnå grundlæggende ændringer i regeringens udspil. I konsekvens heraf vil mindretallet stemme imod alle regeringens lovforslag.

Sammenfattende kan det om skatteforslagene konkluderes, at skattereformen bl.a. rammer den private ejendomsret, erhvervslivet, ejerboligerne og pensionsopsparringen. Dertil

kommer, at skattetrykket hurtigt vil stige som følge af de voksende offentlige udgifter.

Mindretallet opfatter lovforslagene som et ideologisk angreb på den private ejendomsret. Balancen i ejerforholdene i dansk erhvervsliv vil blive forrykket fra individuel privateje til dominans fra store fonde. Hertil bidrager især lovforslagene om beskatning af aktie- og ejendomsavancer samt beskatning af goodwill. Regeringens ændringsforslag ændrer ikke afgørende på dette forhold.

Den private ejendomsret er selve livsnerven i det privatkapitalistiske system, som har vist sig at være alle andre systemer overlegent med hensyn til at sikre størst velfærd og velstand for hele samfundet og dets borgere.

Lovforslagene om beskatning af aktieavancer, ejendomsavancer og goodwill vil formindske enkeltpersoners lyst til at løbe en risiko og investere i erhvervsvirksomheder. I stedet vil man foretrække passive investeringer med betydelig mindre risiko. Det privatkapitalistiske system bygger i allerhøjeste grad på, at man, hvis man løber en risiko, til gengæld har mulighed for at opnå en økonomisk gevinst. Fjerner man de økonomiske incitamenter, herunder muligheden for formuedannelse, slår man dynamikken i samfundet i stykker med tab af velstand og velfærd til følge.

Mindretallet vender sig endvidere imod den progressive beskatning af kapitalindkomst. Gennemføres regeringens lovforslag, vil der ikke længere være symmetri mellem beskatning af renteindtægter og renteudgifter, hvilket forekommer uheldigt og ulogisk.

Mindretallet er enig med Ligestillingsrådet, når dette i et svar til Skatteudvalget (L 283, spørgsmål 26) kritiserer reglen om, at begge ægtefællers kapitalindkomst beregnes på toppen af beregningsgrundlaget hos den ægtefælle, der har den højeste personlige indkomst.

Der er uenighed mellem regeringen og erhvervslivets organisationer om størrelsen af erhvervsbelastningen i lovforslagene, men der er ingen tvivl om, at virksomhederne bliver stærkt belastet til skade for konkurrenceevnen. Det vil trække i den forkerte retning med hensyn til beskæftigelse og arbejdsløshed. Mindretallet peger i den forbindelse især på lovforslagene om afskaffelse af udlandslempelse, varrelagernedskrivning og adgangen til at henlægge til investeringsfonds samt nedsættelse af

nedskrivningsprocenten efter husdyrbesætningsloven. Desuden vil nogle af de grønne afgifter belaste erhvervenes omkostninger, hvilket også i allerhøjeste grad gælder den skærpede beskatning af personalegoder samt de stærkt forringede muligheder for fradrag for befodringsudgifter.

I stedet for at stoppe for adgangen til at henlægge til investeringsfonds bør ordningen udbygges til en egentlig konjunkturudligningsfond som foreslået af mindretallet i et konkret lovforslag, der for øjeblikket er til behandling i Folketinget.

Herved løses det problem, som mange erhvervsdrivende har med svingende indtægter. Er der ikke gode muligheder for at udjævne de svingende indtægter over årene, kommer de erhvervsdrivende til at betale en højere skat, end hvis indtægten var jævnt fordelt, hvilket naturligvis opleves som en stor uretfærdighed.

Et særligt problem er erhvervenes bidrag til de tre arbejdsmarkedsfonde specielt efter 1997.

Den kraftige erhvervsbelastning kan kun undgå at skade virksomhedernes konkurrenceevne, hvis der gennemføres en sænkning af lønniveauet, men det har ikke været muligt at formå regeringen til at erkende dette faktum.

Mindretallet vender sig stærkt imod den nye skat, som regeringen kalder øremærkede arbejdsmarkedsbidrag. I realiteten er det den gamle socialdemokratiske idé om en bruttoskat, der optræder under denne betegnelse. Bruttoskatten rammer pensionsopsparingen, selv om en sådan opsparing i allerhøjeste grad er samfundsgavnlig. Lønmodtagerne vil opleve, at der vil blive opkrævet bruttoskat også af beløb, som arbejdsgiveren indbetaler til aftalte pensionsordninger, og som lønmodtageren derfor ikke selv får udbetalt. Dette forhold medfører i øvrigt en klar forskelsbehandling mellem lønmodtagere med private pensionsordninger i forhold til lønmodtagere med ret til tjenestemandspension. Regeringens forsøg på at rette op på dette misforhold ved at foreslå en nedsættelse af tjenestemandspensionen virker krampagtigt og vil give anledning til berettiget harme i tjenestemandskredse.

De, der sparer op til kapitalpension, bliver særlig hårdt ramt. Fradragsværdien begrænses, og det indbetalte beløb bruttobeskattes, samtidig med at skatten på udbetalingerne be-

vares uændret på 40 pct. Et helt specielt problem vil opstå for de personer, som har en ordning, hvor arbejdsgiveren indbetaler til kapitalpensionen. Disse personer vil efter regeringens forslag ikke netto kunne indbetale et beløb helt op til det fastlagte loft over den årlige indbetaling til kapitalpension (i 1993 30.000 kr.), idet forsikringsselskabet skal indbetale bruttoskatten, uden at lønmodtageren får mulighed for at »fylde op« til loftet. Dette problem eksisterer ikke for personer, der selv indbetaler til kapitalpensionen.

Mindretallet finder det endvidere stærkt betænkeligt, at der med bruttoskatten introduceres en ny skatteskrue, som kan anvendes til yderligere forhøjelser af skatten på et senere tidspunkt.

Trods talrige løfter fra regeringen om det modsatte belaster skattereformen boligejerne. Nedsættelsen af lejeværdien kan slet ikke kompensere for den reducerede skattemæssige værdi af rentefradraget. Forskellen er i et svar til Skatteudvalget af skatteministeren selv opgjort til en belastning af boligejerne på 2,6 mia. kr., når reformen er fuldt gennemført.

Ejere af sommerhuse og pensionister i ejerboliger får en særlig følelig belastning, idet disse ikke får del i den i øvrigt særdeles beskedne nedsættelse af lejeværdien.

Ejerboliger kan derudover i fremtiden forvente yderligere skatteforhøjelser, hvis rentefaldet slår igennem og bevirker højere ejendomsvurderinger. Det fører til højere ejendomsskatter og en højere lejeværdi.

Unge med særlig stor gæld i forbindelse med uddannelseslån rammes hårdt af rentefradragsrettens forringelse. Regeringens henvisning til en bistandsordning for unge med store lån og lille eller ingen indtægt vil ikke komme den store del af ungdommen med det omtalte problem til gode.

Foringelsen af befodringsfradraget kombineret med forhøjelsen af benzinafgiften rammer bilisterne og skader mobiliteten på arbejdsmarkedet. Handelsrejsende og andre, der er afhængige af firmabil, rammes særlig hårdt. Forringelserne er så markante, at også bilbranchen vil blive hårdt ramt.

De ganske mange mennesker, der i forbindelse med en skilsmisse er pålagt børne- eller underholdsbidrag, rammes hårdt af begræns-

ningen af fradragsværdien af de nævnte bidrag.

Da familier med kun én indkomst ikke har mulighed for at overføre det uudnyttede bundfradrag i den foreslåede topskat mellem ægtefællerne, vil disse familier skulle betale mere i skat end familier med to indkomster. Dette problem, som også findes i dag, vil blive forværret af regeringens forslag. Regeringens ændringsforslag vil yderligere forstærke problemet.

Mindretallet er enig med regeringen i behovet for markante lettelser i beskatningen af arbejdsindkomster, som er særdeles høj i Danmark sammenlignet med andre lande. Men mindretallet er uenig med regeringen i valg af metode til at nå dette mål. Som beskrevet i ovenstående flytter regeringens forslag en lang række skattepolitiske hegnspele i socialdemokratisk og centralistisk retning og altså væk fra, hvad mindretallet finder ret og rimeligt. Derfor afviser mindretallet regeringens skattereform og indstiller alle 23 lovforslag i reformen til forkastelse.

Et *andet mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Mindretallet mener, at der hidtil har været en helt urimelig afgrænsning mellem ligningslovens §§ 9 B og 9 C, sådan som angivet i den tidligere udsendte redegørelse fra udvalget om befordringsfradraget. Disse afgrænsningsproblemer løses nu, og med ændringsforslaget, der skaber en overgangsordning for personer med befordring over meget lange afstande, er der efter mindretallets opfattelse skabt et rimelig miljørigtigt og lettere administrerbart regelsæt.

Et *tredje mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget og det stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Ændringsforslag

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

Til § 3

1) Efter stk. 2 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 3. Uanset bestemmelsen i § 1, nr. 7, kan skattepligtige, der i indkomståret 1993 er berettigede til at foretage fradrag for befordring i egen bil efter reglerne i ligningslovens § 9 C, stk. 4, jf. lovbekendtgørelse nr. 1223 af 17. december 1992, vælge at foretage fradrag for befordring efter reglerne i 2. og 3. pkt. Fradrag kan kun foretages for den strækning mellem hjem og arbejdsplads, som berettiger til fradrag i 1993, og fradraget kan højst udgøre et beløb, der svarer til fradraget i 1993. Fradraget foretages efter reglerne i ligningslovens § 9 C, stk. 1-3, dog således, at daglig befordring over 130 km i 1994, 150 km i 1995, 170 km i 1996 og 190 km i 1997 kan fradrages med 1,05 kr. pr. km.«

Bemærkninger

Til nr. 1

En ophævelse af særreglen i ligningslovens § 9 C, stk. 4, om befordring i egen bil betyder, at en række skatteydere med meget lang transport mellem hjem og arbejde på én gang mister en del af et relativt stort befordringsfradrag ved skift til det normale befordringsfradrag. For at give skatteydere, der allerede anvender særreglen, mulighed for at indrette sig på nye regler, foreslås en overgangsregel.

Tre betingelser skal være opfyldt, for at overgangsreglen kan anvendes:

- 1) Skatteyderen skal være anset berettiget til at foretage fradrag efter særreglen i ligningslovens § 9 C, stk. 4, i indkomståret 1993,
- 2) fradrag kan alene foretages for den strækning mellem hjem og arbejdsplads, som berettiger til fradrag efter § 9 C, stk. 4, i 1993 og
- 3) fradraget kan maksimalt udgøre et beløb, der svarer til det fradrag, der er foretaget efter § 9 C, stk. 4, i 1993.

Heraf følger bl.a., at fradrag alene kan foretages for befordring efter overgangsreglen, hvis skatteyderens sædvanlige bopæl og arbejdsplads er uændrede i forhold til 1993. Ordningen indebærer f.eks. også, at det ikke er muligt ved flytning at bevæge sig ind i overgangsordningen.

Fradraget opgøres for 1994 på følgende måde:

0-24 km:	0 kr.
25-100 km:	Ligningsrådets sats (1993-niveau 1,17 kr. pr. km)
101-130 km:	1/4 af Ligningsrådets sats
over 130 km:	1,05 kr. pr. km

For 1995 udgør grænsen for fradraget med 1,05 kr. pr. km 150 km, for 1996 170 km og for 1997 190 km.

De provenumæssige konsekvenser af ændringsforslaget i forhold til lovforslaget samt antal personer omfattet af ordningen er vist nedenfor.

	Antal personer i overgangsregel	Provenutab i forhold til L 285
		Mio. kr.
1994	7.500	25
1995	6.500	15
1996	5.000	5
1997	3.500	1
1998	0	0

Ændringsforslaget vil ikke medføre nævneværdige administrative konsekvenser.

Nedenunder er vist virkningen af ændringsforslaget inkl. den øvrige skatteomlægning for to familietyper.

Enlig i lejebolig. Indkomst 300.000 kr. Renteudgifter 10.000 kr. Øvrige ligningsmæssige fradrag 8.000 kr.

	Daglig befordring	1994	1995	1996	1997	1998
<i>Lovforslag</i>	km	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
	150	317	6.078	6.155	6.983	10.883
	200	-4.274	1.439	1.496	2.281	6.135
	250	-8.865	-3.201	-3.164	-2.422	1.388
<i>Lovforslag inkl. ændringsforslag</i>						
	150	1.806	6.078	6.155	6.983	10.883
	200	940	5.038	3.599	2.944	6.135
	250	74	3.999	2.444	1.558	1.388

Anm.: - = tilbagegang i rådighedsbeløb.

Ægtepar i ejerbolig. Indkomst 460.000 kr. Ejendomsværdi 500.000 kr. Renteudgifter 60.000 kr. Øvrige ligningsmæssige fradrag 16.000 kr.

	Daglig befordring	1994	1995	1996	1997	1998
<i>Lovforslag</i>	km	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
	150	3.134	5.503	8.053	9.190	14.224
	200	-1.457	863	3.393	4.488	9.477
	250	-6.047	-3.776	-1.266	-215	4.729
<i>Lovforslag inkl. ændringsforslag</i>						
	150	4.264	5.503	8.053	9.190	14.224
	200	3.758	4.463	5.496	5.151	9.477
	250	2.892	3.424	4.341	3.765	4.729

Anm.: - = tilbagegang i rådighedsbeløb.

Hjortnæs (S) Klaus Hækkerup (S) Anne-Marie Meldgaard (S) Peder Sass (S)

Henning Nielsen (S) Bjarne Laustsen (S) Jes Lunde (SF) Jens Thoft (SF)

Bente Juncker (CD) Aagaard (KF) fmd. Kirkegaard (KF) Peter Brixtofte (V) nfmd.

Svend Heiselberg (V) Svend Aage Jensby (V) Ole Donner (FP) Elisabeth Arnold (RV)

Glønborg (KRF)

Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes svar herpå og skatteministerens kommentar til en henvendelse

Spørgsmål 1:

Hvor meget ændres det årlige befordringsfradrag for en person, der dagligt kører 100 km hver vej med DSB, og for en person der dagligt kører 100 km hver vej i egen bil, idet det forudsættes, at sidstnævnte hidtil har fratrukket 1,05 kr. pr. km?

Svar:

En person, der i 220 arbejdsdage dagligt kører 200 km mellem hjem og sædvanlig arbejdsplads med DSB, har i dag et årligt fradrag på 18.403 kr. Efter forslaget udgør fradraget 25.997 kr. Forskellen udgør 7.594 kr.

En person, der i 220 arbejdsdage daglig kører 200 km mellem hjem og arbejdsplads i egen bil efter særreglen, har i dag et årligt fradrag på 41.580 kr. Efter forslaget udgør fradraget 25.997 kr. Forskellen udgør 15.583 kr.

Spørgsmål 15:

Hvor stort vil tabet efter lovforslaget være for en handelsrejsende, der benytter egen bil og hidtil har benyttet fradrag for erhvervsmæssig befordring, med et årligt kørselsbehov på 30.000 km, 50.000 km, 75.000 km, 100.000 km og 150.000 km?

Svar:

Lovforslaget vil uanset størrelsen af det årlige kørselsbehov næppe medføre tab for en handelsrejsende, der benytter egen bil.

Tværtimod erstattes efter forslaget det hidtidige fradrag i den skattepligtige indkomst for lønmodtagere efter ligningslovens § 9 B med en godtgørelse, som ikke skal medregnes i den personlige indkomst.

Lovforslaget skaber således mulighed for, at en handelsrejsende – eventuelt i forbindelse med en ændret aflønningsform – fremover udbetales skattefri kørselsgodtgørelse til afløs-

ning for det hidtidige fradrag i den skattepligtige indkomst.

Tilsvarende vil en ansat handelsrejsende, der under udførelsen af kundeopsøgende virksomhed har kørselsudgifter, der vedrører to eller flere arbejdsgivere, efter forslaget have mulighed for fradrag i den personlige indkomst mod hidtil alene fradrag i den skattepligtige indkomst.

Kørselsudgifterne vil således medføre en mindre nettobelastning efter de foreslåede regler end efter de gældende.

For handelsrejsende, der er selvstændigt erhvervsdrivende, indebærer forslaget ingen ændringer.

Spørgsmål 19:

Hvor mange sælgere bliver efter regeringens skøn ramt af ophævelsen af adgangen til at foretage fradrag for erhvervsmæssig kørsel, jf. ligningslovens § 9 B?

Svar:

Det er min opfattelse, at langt de fleste sælgere, der har erhvervsmæssig kørsel af betydeligt omfang, enten har firmabil eller modtager skattefri godtgørelser. Denne mulighed består også med vedtagelsen af lovforslaget.

En række af de sælgere, der foretager fradrag efter de gældende regler i ligningslovens § 9 B, har også mulighed for at fradrage befordringsudgifter efter den foreslåede § 9 B. Efter § 9 B, stk. 3, kan sælgere, der i forbindelse med kundeopsøgende virksomhed har kørselsudgifter, der vedrører flere arbejdsgivere på én gang, fratække udgifterne i den personlige indkomst. Dermed opnås en forbedring i forhold til de gældende regler, hvorefter fradraget indgår i den skattepligtige indkomst.

Også de sælgere, der er selvstændigt er-

hvervsdrivende, kan fratække erhvervsmæssige kørselsudgifter i den personlige indkomst.

Den resterende gruppe sælgere har mulighed for at indgå aftale med deres arbejdsgiver om, at der udbetales skattefri befordringsgodtgørelse.

Spørgsmål 21:

Et håndværkersjak på 4 arbejder sammen hele året. Arbejdsgiveren betaler én i sjakket skattefri kørselsgodtgørelse, mod at han er villig til at medtage de øvrige. Betyder dette, at der er tale om en af arbejdsgiver betalt befordring, således at de 3 medpassagerer ikke vil kunne få fradrag efter § 9 C?

Svar:

Bestemmelsen i den foreslåede § 9 C, stk. 6, omfatter enhver form for arbejdsgiverbetalt befordring, der er omfattet af ligningslovens § 9 C, stk. 1. Da arbejdsgiveren i den beskrevne situation betaler befordringen for alle 4 medarbejdere, er de alle 4 omfattet af reglerne i det foreslåede § 9 C, stk. 6. Den fri befordring beskattes således i det omfang, der foretages fradrag. Foretages der ikke fradrag for befordringen, beskattes den fri befordring ved, at fradragsretten bortfalder.

Spørgsmål 22:

Mange arbejdsgivere betaler håndværkere en godtgørelse, som er mindre end statens takster. Det kan f.eks. være et ørebeløb pr. km. Der kan også være tale om runde beløb, som betales inden for forskellige kilometerintervaller. Betyder § 9 C, stk. 5, at der ikke kan fratækkes noget beløb, såfremt godtgørelsen skal anses for en skattefri godtgørelse?

Svar:

Er betingelserne for at udbetale skattefri kørselsgodtgørelse opfyldt, og udbetaler arbejdsgiveren en godtgørelse, der er mindre end Ligningsrådets satser, er håndværkeren efter de foreslåede regler afskåret fra at foretage befordringsfradrag for kørslen. Finder håndværkeren det mere gunstigt at foretage fradrag efter reglerne i ligningslovens § 9 C, kan fradragsretten bevares ved, at arbejdsgiveren udbetaler beløbet som et skattepligtigt løntillæg.

Spørgsmål 23:

Hvilke kriterier skal opfyldes, for at der er tale om en skattefri godtgørelse ud over de i loven nævnte? Er det en skattefri godtgørelse, hvis der f.eks. udbetales 60 kr. i godtgørelse, hvis der arbejdes 40-50 km væk, og 70 kr., hvis der arbejdes 50-60 km væk osv.? Er konsekvensen den, at godtgørelser skal indtægtsføres, hvis kriterierne ikke opfyldes, hvorefter pågældende kan få fradrag efter § 9 C?

Svar:

Skattefri godtgørelse kan kun udbetales, hvis de betingelser, som Ligningsrådet fastsætter, er opfyldt. En af forudsætningerne for, at kørselsgodtgørelse kan udbetales skattefrit, er, at godtgørelsen udbetales for det faktiske antal kørte km. Det er en betingelse, at arbejdsgiveren fører kontrol med antallet af kørte km.

Hvis der udbetales faste f.eks. månedlige kørselsgodtgørelser, eller hvis der udbetales godtgørelser, der skal dække kørsel inden for særlige afstands zoner, opfylder godtgørelserne ikke kravet til skattefri godtgørelser.

Er godtgørelser udbetalt skattefrit, uden at betingelserne for skattefrihed er opfyldt, skal godtgørelserne indtægtsføres som personlig indkomst, og modtageren kan foretage fradrag for befordring efter reglerne i ligningslovens § 9 C i den skattepligtige indkomst.

Spørgsmål 26:

Hvordan opgøres fradraget i følgende tilfælde:

Kørsel i arbejdsgivers bus 40 km
Egen transport 20 km

Skal de første 24 km tages fra egen transport?

Svar:

Fradraget opgøres efter de almindelige regler, idet bundgrænsen fragår i den samlede daglige kørsel, der er omfattet af § 9 C. Med udgangspunkt i forslaget om en bundgrænse på 25 km omfatter bundgrænsen de 20 km egen transport plus fire km arbejdsgiverbetalt transport. Foretages der fradrag for de resterende 36 km kørsel i arbejdsgivers bus, indtægtsføres et beløb svarende til fradraget i den personlige indkomst. Beløbet medregnes ikke, hvis der ikke foretages fradrag.

Spørgsmål 27:

Ad svaret på spørgsmål 15, jf. bilag 30. Spørgsmål 15 bedes besvaret under forudsætning af, at der ikke vil være mulighed for den pågældende på grund af afvisning fra arbejdsgiveren at oppebære en skattefri godtgørelse.

Svar:

Forskellen i fradraget vil i de to tilfælde være:

30.000 km svarende til ca. 136 km pr. dag:
26.061 kr.,

50.000 km svarende til ca. 227 km pr. dag:
43.605 kr.,

75.000 km svarende til ca. 340 km pr. dag:
65.519 kr.,

100.000 km svarende til ca. 455 km pr. dag:
87.433 kr.,

150.000 km svarende til ca. 682 km pr. dag:
131.326 kr.

Det er i beregningerne af fradraget efter den foreslåede § 9 C, stk. 4, i ligningsloven forudsat, at der er tale om 220 arbejdsdage årligt. Fradragene er beregnet på grundlag af de satser, der gælder for 1993.

Jeg skal tilføje, at det på grundlag af henvendelser fra interesseorganisationer og privatpersoner er min opfattelse, at langt de fleste handelsrejsende, der har erhvervsmæssig kørsel af et betydeligt omfang, i dag enten har firmabil eller modtager skattefri godtgørelse.

Dertil kommer, at en række af de handelsrejsende, der foretager fradrag efter gældende regler i ligningslovens § 9 B, kan fradrage erhvervsmæssige befordringsudgifter efter den foreslåede § 9 B.

Jeg skal endelig understrege, at den handelsrejsende og dennes arbejdsgiver kan opnå en for begge parter økonomisk set neutral løsning ved at indgå aftale om skattefri befordringsgodtgørelser. Jeg henviser i den forbindelse til mine kommentarer til henvendelsen fra FTF (L 285 – bilag 55).

Skatteministeriet

Den 17. juni 1993

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF) har i brev af 13. juni 1993 (L 285 – bilag 55) rettet henvendelse til Skatteudvalget vedrørende L 285 og L 286.

Det er FTF's opfattelse, at lønmodtagere generelt bør have fradragsret for de befordringsudgifter, der er omfattet af den foreslåede § 9 B, eller at det bør sikres, at udgifterne bæres af arbejdsgiveren. FTF finder yderligere, at ændringer i beskatningsreglerne bør gennemføres således, at der kan tages højde herfor ved aftaleforhandlinger om indgåede overenskomster.

Hertil bemærkes, som også fremhævet i lovforslaget L 285, at der tilsigtes en væsentlig indsnævring af muligheden for at fratække faktiske befordringsudgifter. Efter regeringens opfattelse bør arbejdsgiveren afholde samtlige lønmodtagerens erhvervsmæssige befordringsudgifter i form af skattefri godtgørelser.

I den forbindelse står det – som hidtil – lønmodtager og arbejdsgiver frit for at aftale lønvilkår, herunder en generel lønedsættelse én gang for alle mod, at der fremover udbetales skattefri befordringsgodtgørelse oven i lønnen. Det betyder, at de økonomiske forhold for virksomheder og medarbejdere ikke ændres, hvilket understreges af, at der ikke med forslaget tilsigtes nogen provenugevinst for staten.

Lovforslaget går alene ud på at modvirke, at godtgørelser modregnes i en forud fastsat bruttoløn. Modregningsforbudet rammer tilfælde, hvor lønnen nedsættes i overensstemmelse med antallet af kørte km og dermed den udbetalte km-godtgørelse. Forslaget om, at adgangen til modregning bortfalder, er bl.a. begrundet i, at en modregningsadgang ikke giver arbejdsgiveren noget incitament til at føre kontrol med lønmodtagerens befordringsudgifter.

Arbejdsgiveren bør afholde samtlige omkostninger ved arbejdet, således at det beløb, som lønmodtageren får til rådighed til privatforbrug som følge af arbejdet, ikke afhænger af omkostningernes størrelse.

Modtages der ikke godtgørelse, kan der foretages fradrag efter de normale regler for fradrag for befordring mellem hjem og arbejdsplads. Jeg skal understrege, at dette fradrag øges betydeligt efter forslaget.

Gruppen af lønmodtagere, der ifølge forslaget undtages snævert, fordi personer, der kører samme strækning for flere arbejdsgivere, kan have særlige vanskeligheder med at dokumentere, hvilke udgifter der knytter sig til befordring for den enkelte arbejdsgiver.

Selvstændigt erhvervsdrivende kan fratække erhvervsmæssige kørselsudgifter i den personlige indkomst. Personer, der modtager andre arbejdsvederlag end lønindkomst, behandles på samme måde som selvstændige.

Vedrørende det stillede forslag om at skærpe beskatningen af at have firmabil til rådighed for privat kørsel (L 286) er det alene den private brug – og ikke den erhvervsmæssige – der beskattes.

Det er principielt frivilligt, om en ansat med firmabil vil have bilen til rådighed for privat kørsel og dermed beskattes af værdien heraf.

Selv efter den foreslåede skærpelse af beskatningen vil det normalt fortsat være billige at have firmabil til rådighed for privat kørsel end selv at holde en tilsvarende bil.

Regeringen er dog enig i, at der kan være grund til at indføre den skærpede beskatning gradvis.