

Skatteministeriet
Den

J.nr. 2005-318-0360

Spørgsmål 83

Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed fremsendes svar på spørgsmål nr. 83 af 12. april 2005.
(Alm. del).

Kristian Jensen

/Birgitte Christensen

Spørgsmål: Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 8. april 2005 fra Foreningen Rejsearbejdere for Retfærdig Skattelovgivning, jf. alm. del – bilag 53.

Svar: Foreningen Rejsearbejdere har i denne henvendelse til Skatteudvalget fokus på skattereglerne om erhvervmæssig kørsel i egen bil, men foreningen strejfer også et par andre relaterede emner. Jeg har valgt at kommentere foreningens synspunkter under fem overskrifter.

1. Standardsatserne for skattefri kørselsgodtgørelse og befodringsfradrag

Det er foreningens synspunkt, at stigende priser på benzin og diesel betyder, at standardsatserne for skattefri godtgørelse af erhvervmæssig kørsel i egen bil, er for lave. Det samme gælder ifølge foreningen standardsatsen for fradrag for kørsel mellem hjem og arbejde, det vil sige det almindelige befodringsfradrag.

I ligningslovens § 9 B, stk. 1, er det defineret, hvad der er erhvervmæssig kørsel. Efter ligningslovens § 9, stk. 5, kan en arbejdsgiver skattefrit godtgøre en lønmodtager dennes udgifter til erhvervmæssig kørsel i egen bil. Godtgørelsen udbetales med kilometersatser, der er fastsat af Ligningsrådet.

Erhvervmæssig kørsel er:

- a) Kørsel mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i indtil 60 dage inden for de forudgående 24 måneder (60-dagesreglen).
- b) Kørsel mellem arbejdspladser (for samme arbejdsgiver).
- c) Kørsel inden for samme arbejdsplads.

Al anden kørsel er for lønmodtageres vedkommende privat, og kan ikke godtgøres skattefrit af arbejdsgiveren. I stedet kan lønmodtagere benytte det almindelige befodringsfradrag. Fradraget beregnes på grundlag af kilometersatser, der også er fastsat af Ligningsrådet.

Som det fremgår er det Ligningsrådet, der efter ligningsloven har kompetence til at fastsætte standardsatserne for skattefri kørselsgodtgørelse henholdsvis befodringsfradraget. Satserne fastsættes for et indkomstår ad gangen ud fra et omkostningskøn over, hvad det koster at køre i bil. Det er efter min opfattelse en meget praktisk ordning, der netop giver mulighed for at tage bl.a. prisudviklingen på benzin og diesel med i omkostningskønnet. Beregningsgrundlaget for Ligningsrådets fastsættelse af standardsatserne for indkomståret 2005 fremgår af bilaget til Told- og Skattestyrelsens cirkulære 2004-29. Her fremgår det bl.a., at satserne er fastsat på grundlag af en listepris på benzin på 9,07 kr. pr. liter.

Stigninger og fald i benzinpriserne i løbet af indkomståret er uundgåelige, og det påvirker naturligvis alt andet lige omkostningerne ved at køre i bil. I realiteten kan man dog først sige, om standardsatserne for et givent indkomstår har været for lave (eller for høje), når det pågældende indkomstår er omme.

Det ville ikke være særlig hensigtsmæssigt, hvis man i løbet af et indkomstår ændrede satserne i takt med stigninger og fald i priserne. Det ville gøre det besværligt for arbejdsgivere (i forbindelse med udbetaling af godtgørelser) og for borgere (i forbindelse med indgivelse af selvangivelsen), at skulle håndtere flere forskellige satser for det samme indkomstår.

For indkomståret 2005 er satserne for skattefri kørselsgodtgørelse fastsat til 3,10 kr. pr. km (for kørsel til og med 20.000 km årligt) og 1,68 kr. pr. km (for kørsel udover 20.000 km årligt). Den høje sats tilsigter at dække de faste og de variable omkostninger ved erhvervsmæssig kørsel i bil. Den lave sats tilsigter at dække de variable omkostninger ved erhvervsmæssig kørsel i bil.

Befordringsfradragssatsen på 1,68 kr. pr. km (for daglig kørsel mellem 25 og 100 km) svarer til den lave sats for skattefri kørselsgodtgørelse, og tilsigter dermed også at dække de variable omkostninger ved kørsel i bil. Satsen for daglig kørsel over 100 km er på 0,84 kr. pr. km.

Jeg kan forstå, at Foreningen Rejsearbejdere mener, at staten forhøjer borgerens skattepligtige indkomst med 2,26 kr. pr. km for daglig kørsel over 100 km, når der er kørt mere end 60 dage til den samme arbejdsplads. Denne "forhøjelse" fremkommer, så vidt jeg kan se, som forskellen mellem den høje godtgørelsessats på 3,10 kr. og den lave befordringsfradragssats på 0,84 kr.

Jeg vil udlægge de gældende regler på en lidt anden måde end Foreningen Rejsearbejdere gør:

De første 60 arbejdsdage en lønmodtager arbejder på en arbejdsplads, kan arbejdsgiveren godtgøre ham udgifterne til kørsel i egen bil mellem hjemmet og arbejdspladsen. Godtgørelsen kan udbetales med op til 3,10 kr. pr. km. Godtgørelsen er skattefri, fordi kørslen mellem hjem og arbejde er *erhvervsmæssig*.

Fra og med den 61. arbejdsdag er kørslen *privat*, og arbejdsgiveren kan ikke længe udbetale en skattefri kørselsgodtgørelse. Han kan udbetale en skattepligtig godtgørelse (f.eks. i henhold til en faglig overenskomst), men ellers er lønmodtageren henvist til at fratække kørsel mellem hjem og arbejde efter de almindelige befordringsfradragregler. Satserne er som nævnt 1,68 kr. henholdsvis 0,84 kr. pr. km alt afhængig af, hvor langt der køres dagligt. Da

afhængig af, hvor langt der køres dagligt. Da befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag, har det en skatteværdi på gennemsnitligt 33 pct. Befordringsfradraget er dermed ikke lige så meget "værd" som en skattefri kørselsgodtgørelse.

Dette hænger fornuftigt sammen. Man bør ikke ved hjælp af et fradrag kunne blive kompenseret 100 pct. for sine private udgifter, herunder udgifter til kørsel mellem hjem og arbejde. På den anden side bør en lønmodtager ikke belastes skattemæssigt, når arbejdsgiveren dækker lønmodtagerens erhvervsmæssige udgifter, f.eks. til kørsel.

2. 60-dagesreglen

Foreningen spørger, om jeg vil ændre den såkaldte 60-dagesregel.

60-dagesreglen findes i ligningslovens § 9 B, stk. 1, litra a, som bestemmer, at kørsel mellem hjem og arbejdsplads i indtil 60 dage inden for de forudgående 24 måneder, er erhvervsmæssig. Sådant kørsel kan en lønmodtager få godtgjort skattefrit af sin arbejdsgiver. Fra den 61. dag må lønmodtageren nøjes med det almindelige befordringsfradrag.

60-dagesreglen er ifølge Foreningen Rejsearbejdere skyld i flere ting. Foreningen refererer bl.a. til debatten om hjemmehjælperes kørselsgodtgørelse tidligere på året. I den forbindelse vil jeg blot henviser til mine svar på spørgsmål S 98, S 100, S 103 og S 104, som netop var affødt af denne debat.

Jeg kan i øvrigt forstå, at foreningen mener, at 60-dagesreglen er en barriere for nedbringelse af sæsonledighed, og at den giver private firmaer problemer, fordi bygge- og anlægsprojekter ikke kan gennemføres på 60 dage.

Det er en misforståelse at tro, at reglerne om skattefri kørselsgodtgørelse, som 60-dagesreglen knytter sig til, kan eller skal løse diverse strukturelle problemer på arbejdsmarkedet. At man fra lovgivers side valgte lige netop en periode på 60 dage, da reglen blev indført i 1993, skyldes heller ikke, at man troede, at et givent stykke arbejde kunne gennemføres på 60 dage.

Reglerne om skattefri kørselsgodtgørelse er et produkt af det skatteretlige princip, jeg allerede har været inde på, om, at en lønmodtager ikke skal belastes skattemæssigt, når arbejdsgiveren godtgør ham udgifter, der vedrører arbejdet – det vil sige erhvervsmæssige udgifter.

60-dagesreglen trækker en klar objektiv grænse mellem hvilke udgifter til kørsel mellem hjem og arbejde, der er erhvervsmæssige, og hvilke der er private. Det er

det, der er meningen med reglen. Hverken mere eller mindre. Det er med andre ord lovbestemt, at kørsel fra hjemmet til den samme arbejdsplads er privat fra og med dag 61. Det har en skatteretlig konsekvens, som selvfølgelig skal være den samme, uanset om man arbejder som rejsemontør, som håndværker på et byggeri, som bankfuldmægtig, som pædagogmedhjælper eller i et hvilket som helst andet erhverv.

Der er ikke planer om at ændre på 60-dagesreglen, eller på reglerne om skattefri kørselsgodtgørelse i øvrigt.

3. Slitage på rejsemontørens bil

Foreningen anfører, at rejsemontører og andre, som skal transportere værktøj m.m. i egen bil til brug for arbejdet, oplever at bilen bliver medtaget af det, og at det medfører et nedslag i salgsprisen på bilen. Foreningen mener derfor, at rejsemontører skal sidestilles med ”handelsrejsende” og selvstændigt erhvervsdrivende i relation til erhvervsmæssig kørsel i egen bil.

For lønmodtagere, som er beskæftiget med *kundeopsøgende aktiviteter for flere arbejdsgivere samtidig*, og som i den forbindelse har erhvervsmæssig kørsel, der vedrører flere arbejdsgivere på én gang, gælder det særlige, at hvis arbejdsgiveren ikke udbetaler en skattefri godtgørelse for den erhvervsmæssige kørsel, kan den pågældende foretage fradrag herfor i den personlige indkomst. Et fradrag i den personlige indkomst svarer skattemæssigt til udbetaling af en skattefri godtgørelse. Andre lønmodtagere, som ikke får godtgjort erhvervsmæssig kørsel af arbejdsgiveren, kan derimod kun benytte det almindelige befordringsfradrag, som er et fradrag i den skattepligtige indkomst.

Forskellen mellem lønmodtagere med kundeopsøgende aktiviteter som nævnt, og andre lønmodtagere, er således, at for så vidt angår *erhvervsmæssig kørsel*, stilles lønmodtagere med kundeopsøgende aktiviteter altid som om der var udbetalt skattefri godtgørelse. Afgrænsningen af erhvervsmæssig og privat kørsel er dog den samme for disse lønmodtagere som for alle andre.

Reglerne for lønmodtagere med kundeopsøgende aktiviteter er begrundet med, at de kører den samme strækning for flere arbejdsgivere på en gang, og derfor kan have særlige vanskeligheder ved at dokumentere for hver enkelt af arbejdsgiverne, hvilke udgifter, der lige netop knytter sig til kørsel for den pågældende arbejdsgiver.

Jeg finder ikke, at dette hensyn gør sig gældende for f.eks. rejsemontører.

Med hensyn til fradrag for *privat kørsel*, er reglerne de samme for alle lønmodtagere, det vil sige, at de kun kan benytte det almindelige befordringsfradrag.

For *selvstændigt erhvervsdrivende* finder ligningslovens § 9 B, stk. 1, også anvendelse. Definitionen af, hvad der skal forstås som erhvervmæssig kørsel, er dog lidt videre for selvstændige, end den er for lønmodtagere. Statsskattelovens § 6, stk. 1, litra a, giver således i sig selv adgang til fradrag for udgifter til kørsel, der ikke nødvendigvis er omfattet af definitionen i ligningslovens § 9 B, stk. 1. Det kan f.eks. være kørsel mellem hjem og arbejde i mere end 60 dage, hvor personbefordringen har sekundær betydning i forhold til transporten af f.eks. virksomhedens produkter, som den selvstændige skal afsætte på arbejdspladsen, jf. Højesterets dom, der er offentliggjort i Tidsskrift for Skatter og Afgifter, 1996, side 663.

Lønmodtagere kan ikke fratække udgifter for erhvervmæssig kørsel efter statsskattelovens § 6, stk. 1, litra a. Det fremgår udtrykkeligt af ligningslovens § 9, stk. 1. Lønmodtagere må i stedet benytte det almindelig befordringsfradrag.

En ændring i overensstemmelse med foreningens forslag ville gøre skattereglerne om erhvervmæssig kørsel mere komplicerede. Man ville gå fra at have en objektiv enkel definition af lønmodtageres erhvervmæssige kørsel til en definition, som kræver stillingtagen til arbejdets karakter, lønmodtagerens behov for transport af diverse redskaber til brug for arbejdet o.s.v. Det ville være administrativt belastende for arbejdsgivere (i forbindelse med udbetaling af godtgørelser), for lønmodtagere (i forbindelse med indgivelse af selvangivelsen), samt for myndighederne (i forbindelse med ligningen). En sådan ændring af skattereglerne harmonerer ikke med regeringens ønsker om forenkling på skatteområdet.

4. Afskrivning på en blandet benyttet bil

Foreningen spørger, om lønmodtagere kan afskrive på en bil, der benyttes både erhvervmæssigt og privat.

Det kan lønmodtagere ikke. Lønmodtageres mulighed for at fratække faktiske udgifter til erhvervmæssig kørsel, herunder afskrivninger, bortfaldt med indførelsen af lov nr. 482 af 30. juni 1993, det vil sige samtidig med, at de gældende regler om skattefri godtgørelse af udgifter til erhvervmæssig kørsel blev indført. Lønmodtagere med kundeopsøgende aktiviteter for flere samtidige arbejdsgivere kan dog fortsat fratække faktiske udgifter til erhvervmæssig kørsel.

I Ligningsvejledningen afsnit A.F.3.4.3 om afskrivninger på en blandet benyttet bil, gives et eksempel vedrørende en lønmodtager. Dette er dels af hensyn til lønmodtagere med kundeopsøgende aktiviteter, dels af hensyn til lønmodtagere, der stadig

har en bil, som de frem til lovændringen i 1993 foretog skattemæssige afskrivninger på, og for hvem det derfor stadig kan blive aktuelt at opgøre et tab eller en fortjeneste, når bilen afhændes.

5. Statens indtægter fra moms og afgifter når benzinpriserne stiger

I tilknytning til Foreningen Rejsearbejderes kritik af Ligningsrådets standardsatser, som jeg har kommenteret under punkt 1, fremgår det, at foreningen mener, at staten opkræver mere i moms på grund af de forhøjede priser på benzin og diesel. Det har foreningen ikke ret i. Statens indtægter fra moms stiger nemlig ikke, når prisen på benzin stiger.

Det er selvfølgelig rigtig nok, at der er mere moms på en liter dyr benzin end på en billig. Staten vil derfor isoleret set få flere momsindtægter, når prisen på benzin stiger. Dette modsvarer dog af et tilsvarende fald i momsindtægterne fra andre varer. Det skyldes, at bilisterne godt nok bruger flere penge på fylde tanken på bilen, men efterfølgende har de færre penge til rådighed til køb af andre varer, som der jo også er moms på.

Der sker heller ikke en stigning i statens øvrige indtægter i form af afgifter på benzin, når benzinprisen stiger. Det skyldes, at afgiften er fastsat som et ørebeløb pr. liter benzin og dermed er uafhængig af prisen på benzin.

Jeg kan forstå, at foreningen mener, at afgifterne er en bremse på mobiliteten på arbejdsmarkedet. Dertil vil jeg sige, at selv om vi satte afgiften ned med f.eks. en krone, er der ingen garanti for, at hele besparelsen ville komme forbrugerne til gode. Benzinselskaberne kunne måske føle sig fristede til at tage lidt af hver krone til sig selv. En anden mulighed er, at en afgiftsnedsættelse ville tage lidt af luften ud af den nuværende priskrig på benzin.