

typisk handelsrejsende, efter konkret anmodning har mulighed for at få en dispensation fra 25 pct.-beskatningsreglen og i stedet blive beskattet efter lempeligere regler. Skattemyndighederne skal efter udstukne retningslinier have mulighed for at give særlige lønmodtagergrupper dispensation.«

*Svar:*

Jeg vil stærkt advare imod, at der indføres dispensationsordninger for konkrete situationer, idet den tilsigtede forenkling herved let går tabt, og fordi en sådan regel i alt for vidt omfang lægger op til konkrete uoverensstemmelser mellem de skattepligtige og skatteadministrationen.

Med dette forbehold mener jeg, at indsættelsen af følgende formulering som et nyt 4. pkt. i den foreslåede § 16, stk. 4, i ligningsloven, måske kan besvare spørgsmålet:

»Ligningsrådet kan for erhvervsgrupper, der i særlig grad er afhængig af erhvervmæssig biltransport, f.eks. handelsrejsende, bestemme, at den i 1. pkt. nævnte sats på 25 pct. nedsættes til 15 pct. for biler med anskaffelsespris på under 200.000 kr., når det kan antages, at de pågældende årligt har en erhvervmæssig kørsel i bilen, der væsentligt overstiger den private kørsel.«

Selv en sådan tilføjelse, uden dispensationsmulighed for de enkelte tilfælde, kan imidlertid give anledning til konkrete tvistigheder mellem myndighederne og skattepligtige, hvor der er tvivl, om den pågældende er omfattet af Ligningsrådets dispensation. Jeg må derfor gentage mine advarsler mod en sådan regel.

Jeg vil i øvrigt tilføje, at der – som tidligere fremhævet – ikke efter de foreslåede regler om beskatning af bil til rådighed sker nogen beskatning af den erhvervmæssige benyttelse. Det er alene den private benyttelse, der beskattes, og heraf følger, at heller ikke de pågældende faggrupper beskattes, hvis de reelt ikke har bilen til rådighed for privat benyttelse.

*Spørgsmål 37:*

»Ministeren bedes udforme et ændringsforslag, hvorefter der ved beskatningen af fri bil tages hensyn til den værdiforringelse, bilen løbende er udsat for.«

*Svar:*

Den værdiforringelse, som en bil løbende er udsat for, giver sig udtryk i afskrivningen, der normalt antages at være stor i de første år.

I disse første år er der derimod normalt tale om ret beskedne udgifter til reparation og vedligeholdelse. Det er derfor et spørgsmål, om udgifterne til afskrivning og vedligeholdelse under ét ikke – når man bortser fra begyndelsesafskrivningerne – i realiteten er forholdsvis konstante.

På denne baggrund overvejes et ændringsforslag, som kan tage højde for, at de samlede udgifter ved bilholdet nok falder, når bilen er mere end et par år gammel.

*Spørgsmål 38:*

Ad kommentaren til bilag 46:

»Ministeren har i ovennævnte bilag og tidligere gjort specielt opmærksom på, at det er en frivillig sag, om man vil have rådighed over en firmabil til privatkørsel og dermed være undergivet den af regeringen foreslåede skærpede beskatning.

Ministeren bedes oplyse, hvorledes en ansat kan frigøre sig fra denne skærpede beskatning ved at frasige sig rådighed over en firmabil til privatkørsel.

Er det således tilstrækkeligt, at den ansatte og firmaets ledelse aftaler, at firmabilen ikke benyttes til privatkørsel? Eller forudsætter en sådan aftale en særlig af virksomheden fastsat kontrol?

Under forudsætning af, at der er truffet en sådan aftale om, at den ansatte ikke benytter firmabilen til privat kørsel, vil da en enkelt tur, mens den pågældendes egen bil er på værksted f.eks., medføre beskatning efter 25 pct.-reglen?»

*Svar:*

Det er principielt en frivillig sag, om en ansat med firmabil vil have firmabilen til rådighed for privat kørsel og dermed blive beskattet af værdien heraf, eller om den ansatte alene vil have firmabilen til erhvervmæssig kørsel, hvilket er skattefrit for den ansatte.

Sådan er det i dag, og sådan er det efter lovforslaget.

Forskellen mellem gældende ret og lovforslaget er på dette punkt, at beskatning efter