

hverken selvstændigt erhvervsdrivende eller lønmodtagere bør pålægges unødige administrative byrder, og det mener jeg reglerne lever op til.

De gældende regler indeholder ikke, som det antages i begrundelsen for spørgsmålet, et krav om, at selvstændigt erhvervsdrivende skal føre regnskab over deres virksomheds firmabiler. Jeg tror, at kritikken kan føres tilbage til Højesteretsdommen fra 1999 (TfS 1999.919) om en gardinmontør, der blev beskattet af privat rådighed over en varebil på gule plader, der var leaset af ægtefællens anpartsselskab. Højesteretsdommen blev i nogle dagblade udlagt som en skærpelse af praksis, der ville indebære, at ansatte hovedaktionærer og personligt erhvervsdrivende, der er under virksomhedsordningen, altid skulle føre et kørselsregnskab for at undgå beskatning af fri bil. Det er ikke korrekt. Dommen er blot en stadfæstelse af den praksis, som skattemyndighederne har fulgt siden indførelsen af ligningslovens § 16, stk. 4, i forbindelse med skattereformen i 1993.

Manglende kørselsregnskab indebærer således ikke automatisk beskatning af fri bil. Spørgsmålet om, hvorvidt der rådes privat over en firmabil afhænger altid af en konkret ligningsmæssig vurdering. I bedømmelsen heraf ses på, om den selvstændigt erhvervsdrivendes levevis/rutiner peger i retning af, at bilen anvendes privat eller ej, herunder bopælsens beliggenhed i forhold til bl.a. dagligvareforretninger, om familien har egen bil, familiens størrelse m.v.

Der er i praksis opstillet formodningsregler, som vedrører situationer/forhold, hvor det er overvejende sandsynligt, at en firmabil anvendes privat. For eksempel er der fornuftigvis en formodning for, at en firmabil, der er parkeret ved bopælen uden for arbejdstid, også anvendes privat. I disse tilfælde er det derfor borgerne, der må godtgøre, at bilen rent faktisk ikke anvendes privat. Det er i den forbindelse ikke afgørende, at der er tale om en bil på gule plader, hvor der efter momsreglerne ikke må køres privat i bilen. Hvis skattemyndighederne uden videre godtog, at firmabiler på gule plader, hvor der er sket momsafløftning, ikke anvendes privat, ville det åbne for misbrug. Og det er efter min mening alt andet lige den person, der råder over en firmabil, der har lettest ved at dokumentere, om bilen udelukkende anvendes erhvervmæssigt – eksempelvis ved at føre et kørselsregnskab. Jeg mener derfor ikke, at de gældende regler pålægger selvstændige erhvervsdrivende

en urimelig administrativ byrde eller er udtryk for en mistænkeliggørelse af selvstændigt erhvervsdrivende.

Det har været foreslået, bl.a. af Håndværksrådet, at en tro og love erklæring på, at en firmabil ikke anvendes privat, skal have ligeså stor bevismæssig værdi som et kørselsregnskab.

Jeg vil hertil bemærke, at beskatningen af fri bil forudsætter, at den, der stiller en bil til rådighed for privat anvendelse, giver indberetning herom til skattemyndighederne. Er man som personligt erhvervsdrivende eller hovedaktionær sin egen arbejdsgiver, eller har man væsentlig indflydelse på sin arbejdsgiver, er det groft sagt op til én selv at oplyse skattemyndighederne om privat rådighed over en firmabil. Selvangivelsen er i sig selv en form for tro og love erklæring om, at det oplyste skattegrundlag er korrekt. Jeg kan ikke se, at en yderligere tro og love erklæring skal kunne sikre en mere korrekt og betryggende beskatning af fri bil.

Med hensyn til selve udformningen af et kørselsregnskab vil jeg bemærke, at der ikke, som det antydes i begrundelsen for spørgsmålet, findes deciderede formkrav dertil. Det må dog antages, at jo mere udførligt og grundigt et kørselsregnskab er, desto større bevismæssig værdi kan det tillægges. Registreringer af de daglige kørsler indenfor og udenfor almindelig arbejdstid er jo med til at give skattemyndighederne et samlet billede af virksomhedens kørselsmønster og -behov, og dermed et bedre grundlag for at vurdere, hvorvidt en firmabil anvendes privat.

Alt i alt har jeg lidt svært ved at forstå, at man på nuværende tidspunkt finder særlig anledning til at kritisere reglerne for beskatning af fri bil, som har været gældende siden 1994. Men det beror nok på, at den ovenfor nævnte Højesteretsdom fra 1999 fejlagtigt er blevet udlagt som en skærpelse af praksis, hvilket absolut ikke er tilfældet.

Spm. nr. S 517

Til finansministeren (16/11 2000) af:

Kristian Jensen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvorledes udviklingen i statens udgifter i forhold til de endelige Finanslovsaftaler har været for hvert år siden 1994 – både i faktiske tal, faste priser og procentvis i forhold til det budgetterede, og såfremt der i en-