

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

Deres ref: 15/5418

Dato: 9. mars 2016

## Hørings svar – NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet

Vi viser til departementets høringsbrev av 9. desember 2015 vedrørende ovennevnte rapport fra grønn skattekommissjon.

### Generelle merknader

Etter vårt syn er riktig fastsatte avgifter et viktig virkemiddel i miljøpolitikken, og vi støtter utvalgets hovedkonklusjon om at forurenser skal betale. Det er videre – som et utgangspunkt – fornuftig at det er lik pris på forurensing, uavhengig av kilde.

Samtidig er Skattebetalerforeningen opptatt av forutsigbare rammer, og omleggingen bør derfor skje gradvis, slik at alle berørte gis tid til å tilpasse seg. Det er videre viktig å understreke at miljøproblemene ikke kan løses av avgifter alene. Også andre virkemidler bør benyttes i større utstrekning enn i dag, for eksempel bør innfasing av ny, miljøvennlig teknologi ha betydelige fordeler.

Utvalget anslår at forslagene som legges frem vil øke statens proveny i størrelsesorden 25 til 30 milliarder kroner. Det er etter Skattebetalerforeningens syn viktig at det økte provenyet benyttes til å redusere andre skatter og avgifter, slik at samlet skatte- og avgiftsnivå ikke økes. Arbeidet med grønne skatter må derfor samordnes med ny skattereform, som Stortinget behandler i disse dager.

Vi kommenterer i det følgende noen enkeltpunkter, som særlig berører skattereglene.

### Nærmere merknader om enkelte punkter

#### *Redusert kilometergodtgjørelse ved yrkeskjøring*

Utvalget foreslår å senke skattefri kilometergodtgjørelse for bruk av egen bil på yrkesreise til 3 kroner per kilometer. Utvalget legger til grunn at gjennomsnittlig variabel kostnad for bilhold for en mellomstor, ny dieselbil er 2,25 kroner per kilometer. Utvalget fremholder at en sats for skattefri kjøregodtgjørelse som er høyere enn de reelle variable kostnadene gir insentiver til bruk av bil framfor for eksempel tog og buss, der kostnadene dekkes etter regning.

Vi forstår utvalgets resonnement, men vi støtter likevel ikke en lavere kilometersats, fordi også andre hensyn bør tillegges vekt ved vurderingen.

For det første fører en lavere skattefri kilometergodtgjørelse til at firmabil blir relativt sett mer gunstig – sammenlignet med kilometergodtgjørelse – noe som kan føre til mer kjøring.

For arbeidstaker med firmabil er det normalt slik at bilkostnaden tilsvarer skattekostnaden etter firmabilreglene. Skattepliktig fordel fastsettes etter en sjablonregel som tar utgangspunkt i bilens listepriis. Mange arbeidstakere har valget om de vil ha firmabil eller motta skattefri kjøregodtgjørelse for yrkeskjøring. Dersom skattefri kjøregodtgjørelse reduseres, innebærer dette at firmabil vil bli relativt sett mer gunstig. Det er da rimelig å anta at flere vil velge firmabil i stedet for kjøregodtgjørelse. Når flere har firmabil er det videre rimelig å anta at samlet privat kjørelengde for denne gruppen vil gå opp, fordi arbeidstakers bilkostnad er konstant, uavhengig av kjørelengde. En reduksjon av skattefri kjøregodtgjørelse kan dermed føre til mer kjøring for denne gruppen.

Videre setter vi spørsmålsteget ved om det er rimelig å ta hensyn kun til variable kostnader ved bilholdet. For eksempel er det slik at arbeidsgiver i noen tilfeller krever at arbeidstaker disponerer bil. Når hensynet til arbeidet er en viktig årsak til at man disponerer bil, synes det lite rimelig å få dekket kun variable kostnader skattefritt, og ikke også en andel av de faste kostnadene. Ofte vil ikke kollektivtransport ikke være et reelt alternativ for denne gruppen, blant annet fordi man må frakte med seg utstyr, vareprøver mv. og/eller fordi tidsbruken gjør kollektivtransport lite hensiktsmessig når en i løpet av en dag gjerne skal besøke flere steder.

Uavhengig av hvordan lovgiver konkluderer er det viktig at en ved fastsettelsen av satsen tar hensyn til eventuelle økte bruksavhengige avgifter. Gjennomsnittlig variabel kostnad for bilhold vil med utvalgets forslag trolig øke fra dagens 2,25 kroner per kilometer, noe som må gjenspeiles i kilometersatsen.

#### *Ikke pendler- og reisefradrag*

Utvalget foreslår å fjerne skattefradraget for besøks- og arbeidsreiser fordi «[s]ubsidiering av lange arbeidsreiser er uheldig av miljøhensyn.»

Vi støtter ikke utvalgets forslag, og vi mener det ikke er dekkende å si at lange besøks- og arbeidsreiser «subsidiertes». Pendlerutgifter – herunder utgifter til besøksreiser – er utgifter man har fordi man må bo borte fra hjemmet på grunn av arbeidet, og etter vårt syn er det mest naturlig å se på pendlerfradraget som et inntektstilknyttet fradrag, noe som da begrunner fradragsretten. For den enkelte innebærer pendlingen ofte store ekstrautgifter, og skatteevnesynspunkter tilsier også fradragsrett. De samme hensyn tilsier fradragsrett for arbeidsreiser.

Utvalget uttaler for øvrig også at «[m]instefradraget i personinntekt er inntil 89 050 kroner i 2015 og skal dekke skattyters alminnelige utgifter til inntekts erverv, herunder utgifter til arbeidsreiser. Fradraget for arbeidsreiser og besøksreiser til

hjemmet (reisefradraget) kommer i tillegg til minstefradraget, og innebærer i realiteten at det gis fradrag for arbeidsreiser to ganger.»

Slik vi ser det er dette lite dekkende. Minstefradraget har økt betydelig de senere årene, og har i realiteten mistet inntektstilknytningen – de aller fleste arbeidstakere har små eller ingen utgifter som fradraget erstatter. Minstefradraget har i stedet blitt en viktig del av skattesatsstrukturen – og bidrar til at lavere inntekter betaler relativt mindre i skatt enn høyere inntekter. Også minstefradraget for pensjonsinntekter har økt betydelig de senere årene, noe som også viser at fradragets inntektstilknytning er mindre reell. Det er derfor lite dekkende når utvalget fremholder at minstefradraget innebærer at det gis fradrag for arbeidsreiser to ganger.

Videre minner vi om at det allerede er foretatt betydelige innstramminger i reisefradraget, ved at bunnbeløpet er økt betydelig, senest til 22.000 kroner. Dernest er den effektive fradragssatsen allerede redusert til 25 prosent, mens det er varslet en videre reduksjon til 22 prosent.

Videre er det jo slik at også denne gruppen – hvis de bruker egen bil – vil bli truffet av de økte bruksavhengige avgiftene, noe som gir insentiver til å benytte kollektiv transport.

#### *Elbilrabatten i firmabilordningen*

I dag fordelsbeskattes arbeidstaker med utgangspunkt i 50 prosent av listepriis dersom firmabilen er en elbil. Utvalget foreslår at denne rabatten i firmabilordningen avvikles.


Rabatten er et sterkt insitament for å velge elbil, og vi mener det er for tidlig å fjerne fordelene.


Utvalget peker på at nullutslippsbiler fortsatt vil ha vesentlig lavere avgifter enn tilsvarende bensin- og dieselmotorer, både på grunn av miljødifferensieringen av engangsavgiften og årsavgiften, og på grunn av lavere takster ved miljø- og kjøprising.

Dette er imidlertid fordeler som arbeidstakere med firmabil i stor grad ikke får ta del i, fordi bruksavhengige avgifter ikke påvirker den enkeltes skattepliktige fordel for firmabil. Lavere bruksavhengige avgifter vil altså ikke være noe insitament til å velge elbil som firmabil, fordi skattepliktig fordel beregnes ut i fra bilens listepriis. De senere års eksplosive økning i salget av elbiler viser at økonomiske fordeler har stor betydning ved valget av bil, og rabatten bør derfor beholdes – i hvert fall i en periode.

Med vennlig hilsen

**Skattebetalerforeningen**

for   
Karine Ugland Virik  
administrerende direktør

  
Rolf Løthe  
fagsjef