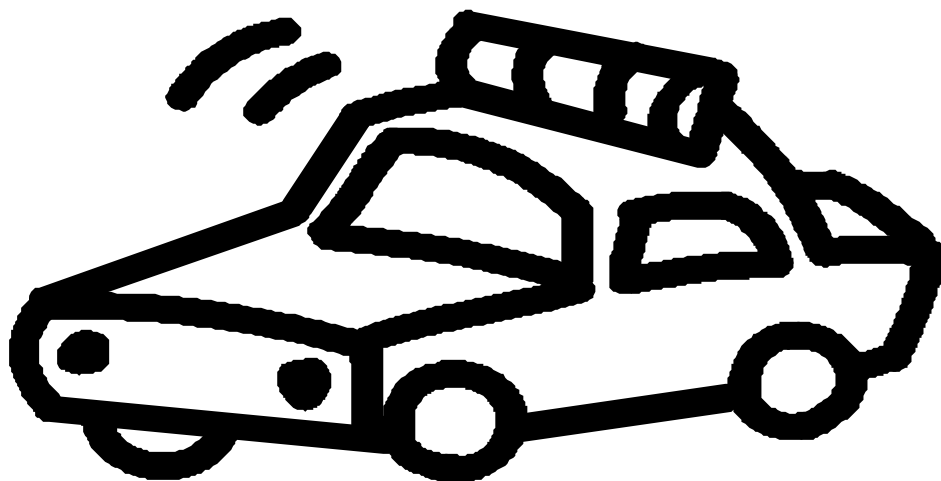


# **Arbeidsgruppe vedrørende beskatning av firmabiler og yrkesbiler**

Avgitt 19. januar 2004



# Innholdsfortegnelse

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INNLEDNING.....</b>                                                                | <b>4</b>  |
| 1.1 BAKGRUNN FOR ARBEIDET.....                                                           | 4         |
| 1.2 OPPSUMMERING.....                                                                    | 5         |
| <b>2. PRINSIPPER FOR BESKATNING AV FIRMABIL OG YRKESBIL .....</b>                        | <b>7</b>  |
| 2.1 PRINSIPPER FOR BESKATNING AV FIRMABIL.....                                           | 7         |
| 2.2 PRINSIPPER FOR BESKATNING AV YRKESBIL.....                                           | 8         |
| <b>3. GJELDENE REGLER FOR BESKATNING AV FIRMABILER .....</b>                             | <b>9</b>  |
| 3.1 INNLEDNING.....                                                                      | 9         |
| 3.2 HVILKE PERSONGRUPPER OMFATTES AV DE STANDARDISERTE REGLERNE.....                     | 9         |
| 3.3 HVILKE BILER OMFATTES AV DE STANDARDISERTE REGLERNE FOR PRIVAT BRUK? .....           | 10        |
| 3.4 HVA ANSES SOM PRIVAT BRUK?.....                                                      | 10        |
| 3.5 STØRRELSEN AV DEN PRIVATE FORDEL ETTER STANDARDREGELEN .....                         | 11        |
| 3.5.1 Generelt.....                                                                      | 11        |
| 3.5.2 Tillegg for særlig kostbar bil.....                                                | 11        |
| 3.6 STØRRELSEN AV DEN PRIVATE FORDELEN NÅR BRUKEN IKKE OMFATTES AV STANDARDREGELEN ..... | 11        |
| 3.7 PRIVAT KJØRELENGDE.....                                                              | 11        |
| 3.7.1 Generelt.....                                                                      | 11        |
| 3.7.2 Bil til disposisjon en del av året.....                                            | 12        |
| 3.7.3 Brukshindring.....                                                                 | 12        |
| 3.8 FORDELSSATSER.....                                                                   | 12        |
| 3.8.1 Hovedregel.....                                                                    | 12        |
| 3.8.2 Unntak.....                                                                        | 13        |
| 3.9 HVA OMFATTER TILLEGGET FOR PRIVAT BRUK AV BIL?.....                                  | 13        |
| 3.10 FRADRAK FOR REISE MELLOM HJEM OG FAST ARBEIDSTED.....                               | 14        |
| <b>4. GJELDENE REGLER FOR NÆRINGSDRIVENDES FRADRAK FOR BILKOSTNADER .....</b>            | <b>14</b> |
| 4.1 INNLEDNING.....                                                                      | 14        |
| 4.2 GJELDENE RETT.....                                                                   | 14        |
| 4.3 EKSEMPLER PÅ VIRKNING AV GJELDENE REGELVERK.....                                     | 15        |
| <b>5. BILBESKATNING I DANMARK, SVERIGE OG TYSKLAND.....</b>                              | <b>17</b> |
| 5.1 DANSKE REGLER.....                                                                   | 17        |
| 5.1.1 Innledning.....                                                                    | 17        |
| 5.1.2 Fastsettelse av bilens verdi.....                                                  | 17        |
| 5.1.3 Nærmere om det danske regelverket.....                                             | 17        |
| 5.1.4 Beskatning av yrkesbil.....                                                        | 18        |
| 5.2 SVENSKER REGLER.....                                                                 | 18        |
| 5.2.1 Innledning.....                                                                    | 18        |
| 5.2.2 Fastsettelse av bilens verdi.....                                                  | 18        |
| 5.2.3 Beskatning av yrkesbil.....                                                        | 19        |
| 5.3 TYSKE REGLER.....                                                                    | 19        |
| <b>6. EMPIRI – FIRMABIL OG YRKESBIL .....</b>                                            | <b>20</b> |
| 6.1 INNLEDNING.....                                                                      | 20        |
| 6.2 ANTALL LØNNSTAKERE MED FIRMABIL .....                                                | 20        |
| 6.3 ANTALL PERSONLIG NÆRINGSDRIVENDE MED YRKESBIL.....                                   | 21        |
| 6.4 BAKGRUNNSUNDERSØKELSER – KJØRELENGDE OG KOSTNADER VED BILHOLD.....                   | 21        |
| 6.5 NÆRMERE OM KJØRELENGDE MED FIRMABIL .....                                            | 22        |
| 6.5.1 SSBs rapport.....                                                                  | 22        |
| 6.5.2 Næringsorganisasjonenes rapport.....                                               | 23        |
| 6.5.3 Forsikret kjørelengde for firmabiler.....                                          | 24        |
| 6.5.4 Oppsummering .....                                                                 | 24        |
| 6.6 NÆRMERE OM KOSTNADER VED BILHOLD.....                                                | 25        |
| 6.6.1 Faste- og variable kostnader ved bilhold .....                                     | 25        |
| 6.6.2 Nærmere om OFVs kostnadsberegninger.....                                           | 25        |
| 6.6.3 Nærmere om dels faste og dels variable kostnader .....                             | 28        |

|                                                                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.6.4 Sammenstilling av privatøkonomiske kostnader ved bilhold.....                                         | 36        |
| 6.6.5 Gruppens kostnadsberegninger ift. LeasePlans tall.....                                                | 37        |
| 6.7 FASTSETTELSE AV NY SATSSTRUKTUR.....                                                                    | 37        |
| 6.7.1 Utvidelse av antall firmabilskatteklasser.....                                                        | 37        |
| 6.7.2 Aldersavhengig fordelsbeskatning.....                                                                 | 38        |
| 6.7.3 Prosentligning av firmabil .....                                                                      | 40        |
| 6.8 PROVENYVIRKNINGER.....                                                                                  | 41        |
| 6.8.1 Videreføring av gjeldende regelverk .....                                                             | 41        |
| 6.8.2 Aldersavhengig fordelsbeskatning.....                                                                 | 43        |
| 6.8.3 Innføring fordelsbeskatning av firmabil - prosentligning.....                                         | 43        |
| 6.8.4 Næringsorganisasjonens modell .....                                                                   | 44        |
| 6.9 EMPIRI KNYTTET TIL YRKESBIL.....                                                                        | 44        |
| 6.9.1 Antall personlig næringsdrivende med yrkesbil .....                                                   | 44        |
| 6.10 PROVENYVIRKNINGER AV ENDRINGER I REGELVERKET FOR YRKESBIL.....                                         | 45        |
| 6.10.1 Opprinnelig provenyanslag av innstrammingen fra 2002.....                                            | 45        |
| 6.10.2 Nye provenyanslag av innstrammingen fra 2002.....                                                    | 45        |
| 6.10.3 Provenyvirkningen av å avvikle 75-prosentregelen med nye km-satser .....                             | 46        |
| 6.10.4 Provenyvirkningen av å avvikle 75-prosentregelen med nye-km-satser og aldersgradert beskatning ..... | 46        |
| 6.11 OPPSUMMERING .....                                                                                     | 47        |
| <b>7. VURDERINGER .....</b>                                                                                 | <b>47</b> |
| 7.1 INNLEDNING.....                                                                                         | 47        |
| 7.2 JUSTERING AV GJELDENE REGELVERK.....                                                                    | 49        |
| 7.2.1 Årlig kjørelengde.....                                                                                | 49        |
| 7.2.2 Metode for å fastsette km-satsene .....                                                               | 50        |
| 7.2.3 Aldersavhengige km-satser .....                                                                       | 52        |
| 7.2.4 Dagens klasseinndeling av firmabiler.....                                                             | 53        |
| 7.2.5 Reise mellom hjem og arbeid.....                                                                      | 54        |
| 7.2.6 Bruktbilimport mv. ....                                                                               | 54        |
| 7.2.7 El-biler.....                                                                                         | 55        |
| 7.2.8 Særlig omfattende yrkeskjøring – over 40 000 km i året.....                                           | 55        |
| 7.2.9 Oppsummering .....                                                                                    | 55        |
| 7.3 PROSENTLIGNING AV FIRMABILER.....                                                                       | 56        |
| 7.4 NÆRINGSORGANISASJONENES MODELL.....                                                                     | 57        |
| 7.5 VALG AV BESKATNINGSMODELL.....                                                                          | 58        |
| 7.6 BESKATNING AV YRKESBILER.....                                                                           | 59        |
| <b>8. VEDLEGG .....</b>                                                                                     | <b>61</b> |
| 8.1 TABELLER.....                                                                                           | 61        |
| 8.2 OPPSUMMERING AV LEASEPLANS UNDERSØKELSE AV FIRMABILBRUKERE FRA 2002 .....                               | 64        |

# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn for arbeidet

Den 18. mars 2003 ble Skattedirektoratets fastsettelse av satsene for fordelsbeskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil innklaget for Sivilombudsmannen av syv næringsorganisasjoner.<sup>1</sup> Bakgrunnen for klagen var at organisasjonene hevdet å kunne sannsynliggjøre at de fastsatte km-satsene er vesentlig høyere enn de faktiske bilholdskostnadene. Det ble i den forbindelse blant annet vist til oversikter over bilholdskostnader fra Opplysningsrådet for veitrafikk og leasingselskapet LeasePlan.

Etter en nærmere vurdering av klagen uttaler Sivilombudsmannen i brev av 29. september 2003 til Skattedirektoratet at det er grunn til å stille spørsmål om direktoratets fastsettelse av km-satsene i rimelig grad gjenspeiler de faktiske bilholdskostnadene. Ombudsmannen anbefaler derfor at det foretas en fornyet gjennomgang av måten satsene fastsettes på.

I Skattedirektoratets svar til Sivilombudsmannen av 4. november 2003 vises det blant annet til følgende:

”Finansministeren har besluttet at det skal foretas en bredere gjennomgang av firmabilbeskatningen og at den nærmere vurderingen av grunnlaget for fastsettelsen av kilometersatsene ikke skal foretas isolert ut fra gjeldende regelverk, men inngå i en slik samlet gjennomgang av regelverket. Det er i den forbindelse satt i gang et arbeid i regi av Finansdepartementet for å vurdere firmabilbeskatningen, hvor det også kan være aktuelt å se nærmere på reglene om tilbakeføring av privat fordel ved næringsbil.”

På denne bakgrunn er det etablert en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Finansdepartementet og Skattedirektoratet. Finansdepartementet leder arbeidsgruppen.

Arbeidsgruppen har fokusert sitt arbeid på følgende problemstillinger:

- Vurdere nivået på gjeldende fordelsbeskatning av firmabil
- Vurdere alternative modeller for beskatning av firmabil, blant annet i lys av regelverket i andre nordiske land
- Vurdere beskatningen av privat fordel ved bruk av næringsbil
- Provenymessige og administrative konsekvenser av ulike modeller for beskatning av firmabiler og yrkesbiler

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Fredrik Scheel Aubert, Skattedirektoratet  
Kjetil Berner, Finansdepartementet (leder)  
Andreas Follestad, Finansdepartementet  
Tonje Liavaag, Finansdepartementet  
Hans Peter Lødrup, Finansdepartementet  
Elisabeth Dons Wankel, Skattedirektoratet

---

<sup>1</sup> Næringslivets Hovedorganisasjon, Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon, Skattebetalerforeningen, Selgerforbundet, Finansieringsselskapenes forening, Bilimportørenes landsforening og Norges Bilbransjeforbund.

Gruppen har hatt 7 møter.

Arbeidsgruppen har avgitt sin rapport 19. januar 2004.

## **1.2 Oppsummering**

Arbeidsgruppen har vurdert regelverket for beskatning av firmabiler og yrkesbiler, herunder om dagens beskatningsnivå er riktig tilpasset kostnadene ved den private bruken av firmabil/yrkesbil.

Det er tre faktorer som påvirker gjeldende firmabilbeskatning, hhv. den stipulerte private kjørelengden på 13 000 km i året og satsen for fordelsbeskatningen pr. km, som avhenger av bilens listepriis som ny. Skattenivået avhenger også av hvor mye bilen benyttes i forbindelse med kjøring mellom hjem og arbeid.

Det foreligger begrenset informasjon om den årlige private kjørelengden med firmabil. Gjennomgangen i denne rapporten indikerer imidlertid at den årlige private kjørelengden med firmabil, eksklusive reise mellom hjem og arbeid, snarere er noe høyere enn 13 000 km i året enn lavere. I lys av den store usikkerheten ved tallene har vi imidlertid ikke gått inn for å øke den private kilometersjablonen. Ut fra det tilgjengelige datamaterialet har gruppen lagt til grunn at firmabiler i gjennomsnitt har en årlig samlet kjørelengde på i størrelsesorden 25 000 km.

De standardiserte km-satsene for fordelsbeskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil, bør fastsettes slik at de om lag tilsvarende de kostnadene pr. km som arbeidstakeren ville ha pådratt seg dersom han selv hadde måttet bære kostnadene ved å holde en tilsvarende bil privat. Gitt dette utgangspunktet, bør alle mer eller mindre faste kostnader ved bilholdet tillegges den private bruken, mens de antatte variable kostnadene bør fordeles forholdsmessig ut fra hvor langt bilen kjøres i privat og i yrkesmessig sammenheng. Kostnadene ved det private bilholdet blir derfor vesentlig høyere med dette utgangspunktet enn dersom alle beregninger var basert på en gjennomsnittsbetraktning ut fra hvor langt bilen *samlet sett* kjøres i året, som bilbransjen har basert sine kostnadsanslag på.

Med dette beregningsopplegget ligger dagens satser for fordelsbeskatningen pr. km i gjennomsnitt i størrelsesorden 5 pst. over kostnadsnivået som vedkommende ville hatt dersom han holdt en tilsvarende bil privat. Gruppen vil derfor anbefale at firmabilbeskatningen nedjusteres med om lag 5 pst. i forhold til gjeldende nivå, noe som isolert sett gir et provenytap på om lag 130 mill. kroner.

Etter gruppens syn er det likevel et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene ved bilbruken enn at den er satt for lavt. Dette skyldes at hvis den private bruken av firmabil beskattes lempeligere enn å motta avlønning i form av kontantlønn, vil dette bidra til at flere foretrekker å ta ut en større del av arbeidsinntekten sin i form av naturalytelser i stedet for kontantlønn. Dette vil lede til forskjellsbehandling av fordeler vunnet i arbeidsforhold, samtidig som skattegrunnlaget uthules med påfølgende effektivitetstap. Dersom firmabilbeskatningen settes høyere enn det de faktiske kostnadene ved bilholdet tilsier, vil en imidlertid ikke få en tilsvarende forskjell i forhold til avlønningsform. Dette skyldes at de ansatte vil foretrekke å få avlønningen sin i form av kontantlønn i dette tilfellet.

Gruppen har to forslag til endring av firmabilbeskatningen, og begge alternativene gir om lag 135 mill. kroner i lavere proveny enn gjeldende regler. Vårt hovedforslag går ut på å legge om dagens regler til en aldersgradert prosentligningsmodell, eksempelvis ved å innføre en satsstruktur på 30 pst. av bilens verdi under 250 000 kroner og 20 pst. av bilens verdi over 250 000 kroner. Videre foreslår vi at biler yngre enn tre år verdsettes til nybilpris, mens eldre biler verdsettes til 75 pst. av bilens kostpris. En slik satsstruktur antas å gi et vesentlig bedre anslag på kostnadene ved bilholdet for en privatperson med tilsvarende bil enn dagens regler, særlig pga. at beskatningen vil avhenge av bilens alder. Lavere beskatning av eldre biler antas på kort sikt å særlig komme yrkesbiler til gode, som følge av at disse bilene normalt er vesentlig eldre enn ordinære firmabiler. En slik beskatningsmodell vil dessuten bidra til en forenkling i forhold til dagens regler, blant annet fordi en ikke trenger egne regler for beskatning av arbeidsreiser. En opphevelse av dagens firmabilskatteklasser vil også gi arbeidsgiveren større muligheter til å velge andre firmabiler enn det som er vanlig i dag.

En slik beskatningsmodell forventes å gi noe lavere beskatning av rimeligere biler og en viss økning i beskatningen av dyrere biler i forhold til gjeldende regler. Dette skyldes i hovedsak at dagens beskatning av rimelige biler har vært for høy, mens beskatningen av dyrere biler har vært for lav i forhold til kostnadene ved å holde en tilsvarende bil privat. Innføring av aldersgradert beskatning vil ikke i seg selv gi store omfordelingseffekter i forhold til gjeldende regler. Dette skyldes at de fleste firmabiler er yngre enn tre år, og disse bilene vil dermed stå overfor samme aldersgraderte sats.

Gruppens alternative forslag går ut på å kun foreta visse justeringer av dagens regler. En slik mer begrenset skatteomlegging kan blant annet begrunnes med at dagens regelverk i stor grad fungerer rimelig bra, noe som gjør det unødvendig med større endringer av regelverket. Etter gruppens syn er det særlig aktuelt å justere dagens km-satser slik at de om lag tilsvarer kostnadsnivået som vedkommende ville hatt dersom han holdt en tilsvarende bil privat. Det bør imidlertid også innføres flere firmabilskatteklasser for dyrere firmabiler, slik at klasseinndelingen i større grad tilsvarer den prisen som nye firmabiler normalt omsettes til. Beskatningen bør også avhenge av bilens alder, eksempelvis ved noe lavere beskatning av biler som er eldre enn 3 år.

Personer som benytter yrkesbil i forbindelse med næringsvirksomhet eller lønnet yrke, kan i utgangspunktet kreve fradrag for alle kostnader forbundet med denne yrkeskjøringen. Samtidig skal privat bruk av yrkesbil beskattes som fordel vunnet ved arbeid, på lik linje med personer som har firmabil. Denne beskatningen gjennomføres i utgangspunktet ved at det samlede fradraget for kostnadene ved bilholdet begrenses til faktiske kostnader som overstiger den ordinære fordelsbeskatningen av firmabiler. Nivået på firmabilbeskatningen påvirker derfor i utgangspunktet også beskatningen av privat bruk av yrkesbil ved at fradragsmulighetene for bilholdet blir redusert. Etter gjeldende regelverk blir imidlertid en stor andel av alle yrkesbilbrukere beskattet etter den såkalte 75-prosentregelen som begrenser tilbakeføring for privatbruk av yrkesbil til maksimalt 75 pst. av de faktiske kostnadene, noe som bidrar til en lavere beskatning av yrkesbiler enn firmabiler.

Etter gruppens vurdering bør 75-prosentregelen oppheves. Dette skyldes at det er viktig at brukere av firmabiler og yrkesbiler blir skattemessig likebehandlet, noe som vil være tilfellet uten denne særregelen. Denne regelen bidrar dessuten til å gjøre regelverket mer komplisert, noe som blant annet har bidratt til flere misforståelser blant skattytere.

En avvikling av 75-prosentregelen vil isolert sett bidra til om lag 220-240 mill. kroner i økt beskatning av yrkesbiler. Denne skatteøkningen vil imidlertid på svært usikkert grunnlag bli redusert til mellom 90 og 130 mill. kroner dersom det samtidig innføres en aldersgradert firmabilbeskatning, ettersom mange yrkesbiler er over 3 år gamle.

Arbeidsgruppen har kun vurdert skattereglene for firmabiler og yrkesbiler, og våre forslag vil bidra til en skattemessig likebehandling mellom disse biltypene. Vi vil imidlertid bemerke at dersom en skal oppnå et nøytralt bilbeskatningssystem under ett, må en se regelverket for firmabiler og yrkesbiler i sammenheng med beskatningen av kjøregodtgjørelse ved bruk av egen bil i yrke. Sistnevnte skatteregler er ansett å være for lempelig siden kjøregodtgjørelse innenfor statens satser er skattefrie. Dette bidrar til en klar skattemessig forskjellsbehandling av brukere av firmabiler/yrkesbiler i forhold til personer som mottar kjøregodtgjørelse for bruk av egen bil til yrkeskjøring. I forbindelse med det videre arbeidet forbundet med bilbeskatningen bør en derfor også vurdere endringer i beskatningen av kjøregodtgjørelse.

## **2. Prinsipper for beskatning av firmabil og yrkesbil**

### ***2.1 Prinsipper for beskatning av firmabil***

Ifølge skatteloven § 5-1 anses "enhver fordel" vunnet ved arbeid som skattepliktig inntekt. Inntekt erverves normalt i form av penger. Pengeinntekter er skattepliktig ifølge skatteloven § 5-10. Skattelovgivningens fordelsbegrep er derimot ikke begrenset til å gjelde pengeinntekter, også naturalinntekter omfattes. At pengeinntekter og naturalinntekter likestilles i norsk beskatningsretts inntektsbegrep følger av skatteloven § 5-1, jf. § 5-12. En slik likestilling er viktig for å oppnå målsetningen om et rettferdig skattesystem. Naturalytelser gir også skatteevne og bør derfor inngå i det skattemessige inntektsbegrep, på lik linje med avlønning i kontanter. Dette prinsippet er også viktig for å unngå at skattegrunnlaget uthules ved at store deler av avlønning av arbeid skjer ved naturalytelser. En gunstig beskatning av naturalytelser vil kunne føre til en vridning i forbruket som kan ha negative samfunnsøkonomiske konsekvenser. Denne vridningen i forbruket kan også være uheldig for skattyterne. Det å motta naturalytelser istedenfor kontantlønn, innebærer en begrensning i lønnsinntakernes valgrett. På denne bakgrunn bør skattereglene være nøytrale.

Hva som nærmere ligger i begrepet "enhver fordel", vil her utpensles noe: Et alminnelig vilkår er at det er snakk om noe som har økonomisk verdi for skattyter. I dette ligger at andre må betale for å komme i tilsvarende posisjon. Eksempler på naturalytelser som omfattes, er erverv av og bruksrett til gjenstander, fritak for forpliktelser og tjenester som mottas fra andre. Det er egentlig bare fantasien som begrenser oss med hensyn til hvilke naturalytelser som kan ytes.

Når det gjelder goder ytt i arbeidsforhold som kun benyttes i yrkessammenheng, er det klart at det ikke foreligger noe grunnlag å beskattes for. Det er bare når ytelsen kan sies å utgjøre en privat fordel at skatteplikt oppstår.

For å oppnå den likestillingen mellom pengeinntekter og naturalinntekter som vårt skattesystem legger opp til, må det fastsettes verdsettelsesprinsipper i tråd med likebehandlingsprinsippet. Enhver fordel vunnet ved arbeid skal derfor i utgangspunktet verdsettes til omsetningsverdi ved fastsettelsen av den skattemessige verdien, jf. skatteloven §§ 5-12 annet ledd og 5-3. Naturalytelser skal verdsettes og skatlegges etter markedsverdi. Markedsverdien er hva det ville kostet skattyter å komme i tilsvarende posisjon på egenhånd. Det er dermed irrelevant hva det koster arbeidsgiver å yte godet. Først ved å sammenligne

lønnsmottaker som mottar naturalytelser med lønnsmottaker som mottar kontant lønn, og hvor mye det koster for ham å komme i tilsvarende posisjon på egenhånd, oppnås et nøytralt beskatningssystem.

Visse bagatellmessige ytelser fra arbeidsgiver er imidlertid gjort skattefrie. Et ønske om å fremme bestemte mål kan være årsaken til noen av disse skattefritakene. Ellers er behov for forenkling av skattesystemet av stor betydning.

Forenklingshensynet har også ført til at en har innført sjablonbeskatningsregler for visse naturalytelser, herunder firmabiler. Millimeternøyaktighet har veket for forenklingshensynet. Retningsgivende for sjablonbeskatningsreglene er at en skal legge seg så tett opp mot det som objektivt sett ville vært en så riktig beskatning som mulig uten at det administrativt blir for komplisert å gjennomføre. Objektivt sett hadde det riktige vært å beregne det nøyaktige kostnadsforholdet mellom yrkeskjøringen og privatkjøringen i hvert enkelt tilfelle. Sjablonregler velges derfor for å begrense de administrative byrder et slikt system ville påført borgerne, selskaper og skattemyndighetene. Herunder foreligger hensynet til å unngå konflikter mellom myndigheter og borgere, og hensynet til at myndighetene skal ha mulighet til å kontrollere at regelverket blir fulgt. Sjablonregler kan også føre til at regelverket blir mer forutberegnelig for borgerne. Det må foretas en avveining mellom forenklingshensynet og hensynet til å ha et så objektivt riktig resultat som mulig, ved fastsettelsen av sjablonregelen.

## **2.2 Prinsipper for beskatning av yrkesbil**

Som hovedregel gis det ikke fradrag i beregningsgrunnlaget for skatten for utgifter knyttet til private goder, som privatbil, jf. skatteloven § 6-1 annet ledd.

Når skattyter bruker egen bil i yrket har han derimot krav på fradrag for disse kostnadene, da det er snakk om utgifter til inntektservelse, jf. skatteloven § 6-1. Som for firmabil er det rimelig at kostnader til bil som anskaffes kun for bruk i yrket, må kvalifisere for fradrag for alle relaterte kostnader. En stor del av yrkesbilene vil imidlertid bli brukt både til privat- og yrkeskjøring. Når det gjelder bilkostnadene som skyldes privatkjøring skal det ikke gis fradrag. Disse kostnadene skal skattyteren dekke av sin egen inntekt (etter skatt). Det må dermed finnes en måte å skille kostnadene som skyldes privat- og yrkeskjøringen. Også her er det grunnleggende prinsipp at personen ikke skal stilles bedre enn øvrige private skattytere. Skattyter skal kun få fradrag for de reelle *ekstrakostnadene* som knytter seg til yrkeskjøringen. Innfallsvinkelen er derfor igjen å se på kostnadene skattyter uansett ville hatt ved å ha privat bil opp mot ekstrakostnader som skyldes yrkeskjøringen. Markedsverdien blir som for firmabil, avgjørende ved verdifastsettelsen.

Med et slikt regelverk oppnås skattemessig likebehandling mellom personer som har firmabil og personer som benytter egen bil i yrkessammenheng. Regelverket blir på denne måten nøytralt slik at skattesystemet ikke i seg selv påvirker valg av bilordning for den enkelte.

Forenklingshensynet har ført til at det er innført sjablonregler som i utgangspunktet skal sikre at fradragsretten kun relaterer seg til yrkeskjøringen. Prinsippet som blir fulgt for yrkesbil er det samme som for firmabil, og utgangspunktet i loven er at beregningen av den private fordelingen skal følge samme beregningsmetode. Det vil dermed ikke foreligge millimeterrettferdighet. Til gjengjeld oppnår man et skattesystem som er betydelig enklere å administrere.

Ved overgangen til sjablonregler i 1988, ble det innført en begrensningsregel som skulle sikre et visst minimum av fradragsrett for bilkostnader, jf. någjeldende 75-prosentregelen, jf. videre drøftelse i avsnitt 7.6. Bestemmelsen får virkning i de alt overveiende av tilfellene ved tilbakeføring. Regelverket innebærer dermed et brudd på likebehandlingsprinsippet i forhold til skattytere med firmabil og i forhold til personer med privatbil. I praksis har man dermed ikke oppnådd den nøytralitet som er ønskelig.

Det foreligger ingen direkte sammenheng mellom beregningen av fordelene av privatbruken av yrkesbilen og opplysninger i regnskapssystemet om private bilholdskostnader for den enkelte. En grunn til det er nettopp at fordelsbeskatningen av privat bruk av yrkesbil er basert på en sjablonmodell. Kostnadstallene som fremkommer i virksomhetsregnskapet har dermed ingen betydning ved beregningene av denne fordelsansettelsen. Den beregningsmetoden som er valgt i dag er bare en av flere alternative modeller. Dagens modell har ført til visse misforståelser på dette punkt som blir drøftet nærmere i kapittel 7.

For lønnstakere kan arbeidsgiver dekke kostnadene vedrørende yrkeskjøringen med egen bil etter statens standardiserte satser helt skattefritt. Dagens satsnivå er høyere enn merkostnadene ved å benytte egen bil i forbindelse med yrkeskjøring. Selv om det foreligger et prinsipielt riktig skattesystem for firmabiler og yrkesbiler, vil det derfor likevel ikke foreligge et nøytralt skattesystem samlet sett, så lenge dagens regler for kjøregodtgjørelse videreføres. For å få et nøytralt bilbeskatningssystem må regelverket for firmabiler, yrkesbiler og kjøregodtgjørelse sees i sammenheng. Beskatningen av kjøregodtgjørelse har imidlertid ligget utenfor arbeidsgruppens mandat.

### **3. Gjeldende regler for beskatning av firmabiler**

#### **3.1 Innledning**

Privat bruk av arbeidsgivers bil er en naturalytelse som er skattepliktig som lønn. Det følger av skatteloven § 5-13 at fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil fastsettes på grunnlag av en antatt årlig privat kjørelengde på 13 000 km med tillegg av faktisk kjøring mellom hjem og arbeidssted og pendlers besøksreiser til hjemmet. Kjøring mellom hjem og arbeidssted og pendlers besøksreiser til hjemmet omtales nedenfor som arbeidsreiser.

#### **3.2 Hvilke persongrupper omfattes av de standardiserte reglene**

De standardiserte regler for fastsettelse av fordel ved privat bruk av bil omfatter:

- skattytere som regnskapslignes for bruk av bil i yrket, herunder egen næringsvirksomhet
- deltakere som bruker regnskapslignet bil tilhørende et selskap/sameie som deltakerlignes etter nettometoden
- arbeidstakere (ikke næringsdrivende) som bruker bil privat og bilen er stilt til disposisjon av/gjennom arbeidsgiver

Det vil kunne forekomme at andre skattytere enn lønnstakere får stillet bil til disposisjon på en slik måte at bilbruken må anses som en skattepliktig fordel. Dette vil f.eks. gjelde en aksjonær som ikke utfører arbeid for aksjeselskapet, hvor eventuell fordel ved bruk av aksjeselskapets bil vil kunne beskattes som utbytte. Videre vil det kunne gjelde pensjonister som får benytte

arbeidsgivers bil etter at arbeidsforholdet er opphørt. I slike tilfeller gjelder ikke de standardiserte reglene, og fordelene må fastsettes ved ligningen etter et konkret skjønn.

### **3.3 Hvilke biler omfattes av de standardiserte reglene for privat bruk?**

De standardiserte reglene for fastsettelse av fordel ved privat bruk gjelder både for arbeidstakers bruk av arbeidsgivers bil, og bruk av egen yrkesbil. Bilen er ansett som yrkesbil dersom yrkeskjøringen utgjør minst 6 000 km pr. år eller yrkesbruken utgjør den overveiende del av den totale bruken. Regelverket for beskatning av yrkesbil er nærmere beskrevet i kap. 4.

Reglene for fastsettelse av fordel ved privat bruk gjelder i utgangspunktet for alle biltyper, uavhengig av om bilen er egnet til privat bruk. Dette omfatter kjøretøy som personbiler herunder el-biler, stasjonsvogner, varevogner, kombinerte biler, busser, lastebiler o.l.

De standardiserte reglene omfatter ikke følgende biler, selv om de brukes privat:

- lastebiler med totalvekt på 7 500 kg eller mer
- busser registrert for mer enn 15 passasjerer
- biler som det i lov eller i medhold av lov er fastsatt forbud mot å benytte til annen privatkjøring enn kjøring mellom hjem og arbeidssted

Brukeren skal i de tre ovennevnte tilfellene fordelsbeskattes for faktisk kjøring ifm. arbeidsreiser samt et skjønnsmessig tillegg for annen privatkjøring.

Normalt skal regelen om tillegg for standard årlig privatkjøring på 13 000 km (i tillegg til arbeidsreiser) brukes selv om privatkjøringen bare omfatter kjøring mellom hjem og fast arbeidssted og ikke annen privatkjøring. Men for følgende biler skal det *bare* gis tillegg for privat kjøring ifm. arbeidsreiser når en ikke har annen privatkjøring:

- biler som etter sin konstruksjon eller innredning i liten grad er egnet og heller ikke ment for privat bruk
- biler som er registrert for 9 passasjerer eller mer, såfremt de brukes i kjøreordning organisert av arbeidsgiver for transport av ansatte på arbeidsreise

Brukeren unngår derfor i disse tilfellene det standardiserte tillegget på 13 000 km.

### **3.4 Hva anses som privat bruk?**

De standardiserte reglene for beregning av fordel ved privatkjøring skal bare nyttes såfremt skattyter faktisk har brukt bilen til privatkjøring i løpet av inntektsåret. Som privatkjøring regnes all kjøring som ikke anses som yrkeskjøring, herunder kjøring ifm. arbeidsreiser. Skattyteren skal derfor som hovedregel beskattes etter det ordinære regelverket (sjablonbeskatning på 13 000 km på årsbasis) selv om han ikke bruker bilen til annen privatkjøring enn kjøring mellom hjem og fast arbeidssted. Unntak fra denne hovedregelen er nevnt i avsnitt 3.3 ovenfor.

### ***3.5 Størrelsen av den private fordel etter standardregelen***

#### **3.5.1 Generelt**

Fordelen ved privat bruk av bil fastsettes som hovedregel på grunnlag av:

- en standardisert privat kjørelengde (13 000 km på årsbasis), tillagt faktisk kjøring ifm. arbeidsreiser, jf. avsnitt 3.7, multiplisert med:
- km-satser gradert etter bilens opprinnelige listepreis som ny, men egen km-sats for kjøring ifm. arbeidsreiser utover 4 000 km, jf. avsnitt 3.8.

Videre skal det gjøres tillegg dersom bilen er særlig kostbar, jf. avsnitt 3.5.2.

For personer som regnskapslignes for bilen, skal den beregnede fordelen begrenses, jf. avsnitt 4.2.

Denne fremgangsmåten for fastsettelse av den private fordelen brukes enten skattyteren eier eller leaser bilen selv, er deltaker i selskap eller sameie som deltakerlignes etter nettometoden, eller får den stilt til disposisjon av arbeidsgiver.

Verdien av fordelen ved privat bruk av bil skal ikke reduseres selv om brukeren dekker kostnader som påløper ved bilholdet. Det samme gjelder dersom arbeidstaker yter vederlag til arbeidsgiver for bruk av arbeidsgivers bil.

#### **3.5.2 Tillegg for særlig kostbar bil**

Dersom bilen som brukes har en opprinnelig listepreis som ny (inklusive listepreis for ekstrautstyr) som overstiger 450 000 kroner, skal fordelen ved privat bruk beregnet etter reglene ovenfor, tillegges 10 pst. av den overskytende listepreis. Kjører skattyteren personlig over 40 000 km i yrket i løpet av inntektsåret, skal eventuelt tillegg for særlig kostbar bil fastsettes til 10 pst. av bilens listepreis som ny over 500 000 kroner.

### ***3.6 Størrelsen av den private fordelen når bruken ikke omfattes av standardregelen***

Når fordelen ved bruk av arbeidsgivers bil ikke skal fastsettes etter de standardiserte reglene ovenfor må det foretas en individuell verdsetting i samsvar med skatteloven § 5-3. Dette vil gjelde for biler som ikke omfattes av de standardiserte reglene, jf. avsnitt 3.3 ovenfor. Videre vil dette gjelde for personer som får stilt bil vederlagsfritt til disposisjon fra andre enn arbeidsgiver.

Utgangspunktet for fastsettelsen av fordelen vil være den reelle verdien av faktisk privatbruk. Ved fastsettelse av verdien av den faktiske privatbruken vil de fastsatte satsene pr. km for beregning av fordel etter de standardiserte reglene kunne anvendes så langt de passer.

### ***3.7 Privat kjørelengde***

#### **3.7.1 Generelt**

Fordelen ved privat bruk skal ved bruk av de standardiserte reglene alltid beregnes på grunnlag av en kjørelengde som er summen av:

- en standardisert privat kjørelengde på 13 000 km på årsbasis

- den faktiske kjøring mellom hjem og fast arbeidssted
- den faktiske kjørelengde som ikke anses som yrkeskjøring i forbindelse med pendleres besøksreiser til hjemmet

Den standardiserte kjørelengden på 13 000 km skal ikke økes selv om skattyter kjører mer enn 13 000 km i året. Den skal heller ikke reduseres selv om skattyteren godtgjør at han har kjørt mindre i løpet av året. Dette gjelder selv om bilen totalt er kjørt mindre enn 13 000 km i året.

### **3.7.2 Bil til disposisjon en del av året**

Har skattyteren bare hatt bil til disposisjon til privat bruk en del av året, skal den standardiserte kjørelengde settes til 1083 km (13 000/12) pr. hel eller påbegynt kalendermåned som bilen har vært til disposisjon.

### **3.7.3 Brukshindring**

Så lenge bilen er godkjent som yrkesbil for brukeren eller er stilt til disposisjon fra arbeidsgiver, skal den standardiserte kjørelengde på 13 000 km ikke avkortes på grunn av at skattyteren av individuelle grunner har vært forhindret fra å kjøre bil privat i løpet av året, f.eks. fordi han har vært syk.

Brukshindring som knytter seg til forhold ved bilen, f.eks. ved service og reparasjon på verksted, skal heller ikke redusere den standardiserte kjørelengden.

## **3.8 Fordelssatser**

### **3.8.1 Hovedregel**

Fordelen ved privat bruk fastsettes på grunnlag av følgende km-satser gradert etter bilens opprinnelige listepreis som ny tillagt listepreisen for eventuelt ekstrautstyr. Disse satsene brukes alltid for den standardiserte kjørelengden på 13 000 km pr. bil pr. år. Dessuten brukes satsene for de første 4 000 km skattyter har kjørt ifm. arbeidsreiser i året:

| Listepreis               | Kroner pr. km |
|--------------------------|---------------|
| Under 75 001 kroner      | 2,85          |
| 75 001 – 100 000 kroner  | 3,45          |
| 100 001 – 150 000 kroner | 4,05          |
| 150 001 – 200 000 kroner | 4,70          |
| 200 001 – 250 000 kroner | 5,55          |
| 250 001 – 300 000 kroner | 6,40          |
| Over 300 000 kroner      | 7,00          |

Er det i året kjørt mer enn 4 000 km ifm. arbeidsreiser, brukes satsen 1,40 kroner pr. km for det overskytende, uavhengig av bilens listepreis som ny.

Opprinnelig listepreis som ny settes til hovedimportørens veiledende pris for vedkommende bilmodell levert importsted på tidspunktet for første gangs registrering hos Biltilsynet, inklusive merverdiavgift og vrakpant. Bilens listepreis som ny tillegges listepreis for ekstrautstyr ved valg av fordelssats.

Reglene om listepreis som ny, gjelder også om bilen er kjøpt brukt. Er bilen kjøpt brukt fra utlandet, brukes listepreisen som ny i Norge på tidspunktet for første gangs registrering i

utlandet. Reglene om listepriis som ny i Norge gjelder imidlertid ikke når skattyteren oppholder seg i utlandet og bilen ikke er anskaffet i Norge. Prisen settes da til opprinnelig listepriis som ny i oppholdslandet. Kan ikke skattyteren dokumentere opprinnelig listepriis som ny, må den settes ved skjønn.

### **3.8.2 Unntak**

I særlige tilfeller hvor listepriisen klart ikke står i forhold til fordelene ved den private bruken, skal det brukes en lavere km-sats. Det legges da normalt til grunn laveste sats.

Kjører skattyteren personlig over 40 000 km i yrket i løpet av inntektsåret, skal fordelene for privat bruk beregnes etter satser som ligger to prisklasser lavere enn satsen for den bilen som faktisk disponeres. Denne bestemmelsen er begrunnet med at fordelene i disse tilfellene har vært ansett å være noe mindre enn det bilens verdi tilsier, idet særlig omfattende tjenestekjøring kan gjøre valg av dyrere bil mer naturlig. Fordelen kan ikke settes lavere enn hva den vil utgjøre etter laveste km-sats.

For el-biler beregnes fordelene på grunnlag av km-satsen som ligger to prisklasser lavere enn den opprinnelige listepriis tilsier, dog ikke under laveste sats.

### **3.9 Hva omfatter tillegget for privat bruk av bil?**

Med hjemmel i FSFIN § 5-13-4 fastsetter Skattedirektoratet km-satser gradert etter prisklasser hvor bilens opprinnelige listepriis som ny legges til grunn. Satsene blir fastsatt årlig i Skattedirektoratets takseringsregler.

Skattedirektoratet må av hensyn til arbeidsgiverens beregning av grunnlaget for arbeidsgiveravgift og forskuddstrekk fastsette km-satsene forut for inntektsåret (forskuddsvedtaket). Normalt kan de samme satsene legges til grunn i de etterfølgende takseringsreglene for samme inntektsår. Metoden som er blitt brukt ved fastsettelsen av firmabilsatsene er basert på at de ulike satsene skal gi uttrykk for den fordelene som gis skattyter og skal derfor i utgangspunktet dekke alle kostnader, både variable og faste, forbundet med bilholdet. Dette vil omfatte:

- drift og vedlikehold av bil, herunder bensin og olje, reservedeler, verkstedregninger, forsikring
- bilens ordinære verdiforringelse, som bygger på en lineær avskrivning på 10 pst. av 85 pst. av bilens listepriis som ny, fordelt på en årlig gjennomsnittlig kjørelengde på 15 000 km

Fra og med inntektsåret 1991 er det ved den årlige justeringen tatt utgangspunkt i Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks og de to undergruppene "kjøp av bil" og "drift og vedlikehold av egne transportmidler", under varegruppen "reiser og tjenester". Videre tas det hensyn til varslede avgiftsendringer, opplysninger fra forsikringsselskaper om forventet økning i forsikringspremiene og oppdaterte opplysninger fra Opplysningskontoret for Veitrafikk.

Finansielle kostnader har imidlertid ikke blitt tatt med ved fastsettelsen av satsene. Det vises i den forbindelse til Ot.prp. nr. 4 (1986-87) hvor det under avsnitt 2.6.3 sies:

"Satsene oppjusteres regelmessig. I motsetning til Skattekommisjonens innstilling vil departementet ikke foreslå at det ved fastsettelsen av km-satsene tas hensyn til finansielle kostnader. En slik regel vil bli komplisert, samtidig som den i praksis vil gi store utslag."

Etter arbeidsgruppens vurdering er begrunnelsen for å utelate finansielle kostnader svak, og denne kostnadskomponenten inngår i den nye metoden for å beregne bilkostnadene, jf. avsnitt 6.6.

### **3.10 Fradrag for reise mellom hjem og fast arbeidssted**

Når privat kjørelengde inkluderer arbeidsreiser, har blant annet skattyter krav på fradrag for reise mellom hjem og arbeidssted og pendlers besøksreiser til hjemmet.

## **4. Gjeldende regler for næringsdrivendes fradrag for bilkostnader**

### **4.1 Innledning**

Bruker den næringsdrivende egen bil til yrkeskjøring, dvs. kjøring i næring, har vedkommende krav på fradrag for kostnadene som knytter seg til slik kjøring siden dette er fradrag til inntektservervelse, jf skatteloven § 6-12 og FSRIN § 6-12-1. Fradrag gis enten som fradrag for faktiske kostnader, eller etter sats hvis bilregnskap ikke skal føres.

### **4.2 Gjeldende rett**

Regnes bilen som driftsmiddel, føres kostnader og inntekter i et bilregnskap, som inngår i virksomhetens regnskap. En bil er et driftsmiddel når

- bilen kun benyttes til yrkeskjøring eller
- bilen i tillegg til privat kjøring brukes mer enn 6 000 km årlig til yrkeskjøring eller
- yrkeskjøringen er under 6 000 km i inntektsåret, men forhold i yrket gjør bruk av bil nødvendig, og yrkesbruken utgjør den overveiende del av den totale bruken.

Som kostnader regnes alle kostnader ved bilholdet, herunder saldoavskrivninger og driftskostnader til privatkjøring og finansieringskostnader knyttet til bilkjøpet.

Når bilen brukes privat, jf. kulepunkt 2 og 3 ovenfor, skal kostnadene ved bilholdet i yrket reduseres med kostnader som vedrører den private bruken. Kostnadene vedrørende privat bruk beregnes ut fra km-satser anvendt på en standardisert privat kjørelengde på 13 000 km pr. år samt arbeidsreiser, jf. skatteloven § 6-12 nr 1 som henviser til § 5-13.

Tilbakeføringen for den private bruk skal likevel ikke overstige 75 pst. av de beregnede samlede kostnader ved bilholdet. Begrunnelsen for denne regelen er å hindre at det for moderate samlede bilutgifter ikke blir noe eller svært lite igjen til effektivt fradrag på grunn av full inntektsføring eller at noen får inntektspåslag som følge av den private bruken. Disse kostnadene settes til driftskostnader for bilen, uten gjennomførte saldoavskrivninger, men inklusive 10 pst. av bilens listepreis som ny hvis bilen er yngre enn 10 år. Hvis bilen er eldre enn 10 år gis det ikke fradrag for avskrivninger. Begrunnelsen for at man ikke benytter saldoavskrivninger, men i stedet en sats på 10 pst. har vært å få en administrativ enkel måte å beregne avskrivningene på.

I utgangspunktet er reglene like for beregning av privat fordel ved bruk av firmabil og yrkesbil ved at det er de samme km-satsene (avhengig av bilens listepreis som ny) og den samme kjørelengde som brukes 13 000 km inklusive arbeidsreiser mv. Yrkesbilbrukeren får imidlertid tilbakeføring for privat fordel ved bruk av yrkesbil begrenset etter 75-prosentregelen. Denne begrensningen fører til at yrkesbilbrukeren, i motsetning til firmabilbrukeren, vil kunne få en mindre tilbakeføring av den private fordel ved bruk av bilen

enn standardsatsene og kilometersjablonen skulle tilsi. Yrkesbilbrukeren vil med andre ord i så tilfelle bli lempeligere beskattet enn firmabilbrukeren.

Skattyter med yrkesbil skal i næringsoppgaven føre fradrag for utgifter til drivstoff, vedlikehold og forsikring på bilen. Saldoavskrivninger på yrkesbilen fradras sammen med alle andre avskrivninger i en post på næringsoppgaven. Det skal gjøres et tillegg for privat bruk av yrkesbil etter de regler som er beskrevet ovenfor. Sammen med andre poster i næringsoppgaven, danner dette netto næringsinntekt eller netto næringsunderskudd som overføres til selvangivelsen. Denne inntekten (alminnelig inntekt) beskattes med 28 pst. Det skal i tillegg beregnes personinntekt etter delingsmodellen av inntekt i næring hvis reglene i skatteloven kap. 12 er oppfylt. Positivt beregnet personinntekt i næring beskattes med 10,7 pst. trygdeavgift, mot 7,8 pst. trygdeavgift for lønnsinntekt. Personinntekt gir også grunnlag for toppskatt hvis inntekten er høy nok.

Ved utregning av beregnet personinntekt i næring etter delingsmodellen tar man utgangspunkt i skattyters alminnelig næringsinntekt, legger til kapitalutgifter og trekker fra kapitalinntekter og visse gevinster. Deretter fratrekkes "beregnet kapitalavkastning", som er produktet av kapitalavkastningsgrunnlaget og kapitalavkastningsraten. Yrkesbiler går inn i kapitalavkastningsgrunnlaget sammen med andre betydelige og varige driftsmidler, varer, kundefordringer m.m. Driftsmidler verdsettes vanligvis til middelverdien av inngående og utgående saldoverdi. Kapitalavkastningsraten for inntektsåret 2004 er høyst 7 pst. Etter reduksjon for bl.a. lønn, kommer man til beregnet personinntekt, som enten er positiv eller negativ.

Selv om skattyter har en positiv alminnelig næringsinntekt, er det fullt mulig å få en negativ beregnet personinntekt. Sånn sett sier ikke nivået på alminnelig inntekt noe om det tilsvarende nivået på beregnet personinntekt.

#### **4.3 Eksempler på virkning av gjeldende regelverk**

Nedenfor gis det tre eksempler på virkningen av gjeldende regler for beskatning av privat bruk av yrkesbil:

##### *Eksempel 1*

Bil anskaffet i 1995 med listepreis som ny 450 000 kroner.

Saldoavskrivningsgrunnlaget i 2002 var 106 538 kroner. For 2002 utgjorde maksimale saldoavskrivninger 15 980 kroner.

Bilens faktiske driftsutgifter for 2002 var 40 000 kroner.

Fordel ved privat bruk:  $7,00 \text{ kroner/km} \times 13\,000 \text{ km} = 91\,000 \text{ kroner}$ .

Maksimal tilbakeføring for privat bruk:  $75 \text{ pst. av } (40\,000 \text{ kroner} + 45\,000 \text{ kroner}) = 63\,750 \text{ kroner}$ .

Dette beløpet (63 750) avregnes mot driftsutgifter på 40 000 kroner og deretter mot faktiske saldoavskrivninger på 15 980 kr. Den resterende del av tilbakeføringen på 7 770 kroner regnes som inntekt for den næringsdrivende skattyter.

Uten 75-prosentregelen blir inntektpåslaget 35 020 kroner ( $-55\,980 + 91\,000 \text{ kroner}$ ).

Dette eksemplet viser således at 75-prosentregelen bidrar til å redusere inntekstpåslaget fra 35 020 til 7 770 kroner for denne bilen i forhold til det ordinære regelverket.

#### *Eksempel 2*

Er bilen ny i 2002 med listepriis 450 000 kroner, er saldoavskrivningsbeløpet i 2003, 76 500 kroner. Med faktiske driftsutgifter på 40 000 kroner og lineær avskrivning på 45 000 kroner, vil maksimal tilbakeføring for privat bruk være den samme som i eksemplet ovenfor, dvs. 63 750 kroner.

Dette beløpet avregnes mot faktiske driftsutgifter på 40 000 kroner og faktiske saldoavskrivninger på 76 500 kroner, altså 116 500 kroner samlet sett. Resultatet blir at det til sammen blir fradrag for bilutgiftene med 52 750 kroner.

Uten 75-prosentregelen blir fradraget 25 500 kroner ( $-116\,500 + 91\,000$  kroner).

I dette tilfellet vil 75-prosentregelen således øke de fradragsberettigede kostnadene fra 25 500 til 52 750 kroner i forhold til det ordinære regelverket.

Disse to eksemplene illustrerer at alderen på bilen påvirker om man får fradragsført utgifter til yrkesbilen eller om man får et inntekstpåslag. Dette skyldes at de faktiske samlede fradragsberettigede utgiftene reduseres med bilens alder, mens beregning av fordel for privat bruk av bil og 75-prosentregelen vil være uavhengig av bilens alder, bortsett fra at det ikke foretas tillegg for 10 pst. av bilens listepriis når bilen er eldre enn 10 år. Eksemplene viser videre at det vil være lønnsomt å benytte 75-prosentregelen både for en relativt ny bil og for en eldre bil. Det skal derfor relativt mye til for at en ikke kommer inn under 75-prosentregelen. Eksempel 3 nedenfor viser imidlertid en situasjon hvor dette er tilfellet.

#### *Eksempel 3*

Skattyter eier en Volvo S 70, 1999 - modell med listepriis som ny 400 000 kroner. Skattyter har kjørt 63 000 km i 2002, hvorav over 40 000 km i yrket.

Tilbakeføring for privat fordel ved bruk av yrkesbilen utgjør 13 000 km multiplisert med 5,55 kroner/km (km-satsen som brukes er to trinn lavere enn satsen for bilen som disponeres fordi skattyter kjører over 40 000 km i yrket), dvs. 72 155 kroner.

Bilens utgifter:

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| Drivstoff:           | 50 000 kroner |
| Vedlikehold:         | 20 000 kroner |
| Forsikring/avgifter: | 8 000 kroner  |

10 pst. av bilens listepriis: 40 000 kroner

Grunnlag for beregning av maksimal tilbakeføring: 118 000 kroner.

75 pst. av 118 000 kroner utgjør 88 500 kroner. I og med at dette beløpet er høyere enn 72 155 kroner som utgjør tilbakeføringen for privat fordel, kommer 75-prosentregelen ikke til anvendelse. Dette skyldes at km-satsen ved den ordinære firmabilbeskatningen er to trinn lavere enn de ordinære reglene som følge av at vedkommende kjører over 40 000 km i yrkessammenheng. Etter gruppens syn skal det derfor svært mye til for at 75-prosentregelen ikke kommer til anvendelse.

## 5. Bilbeskatning i Danmark, Sverige og Tyskland

### 5.1 Danske regler

#### 5.1.1 Innledning

Ifølge det danske regelverket for tilfellet der arbeidsgiver stiller en fri bil til disposisjon for arbeidstaker, er den private fordel av å ha bil til rådighet skattepliktig. Dette gjelder uavhengig av hvor omfattende den private bruken er. Det skattepliktige beløpet utgjør en prosentandel av bilens verdi, og avhenger blant annet av bilens alder.

#### 5.1.2 Fastsettelse av bilens verdi

Etter gjeldende regler verdsettes en bil skattemessig som 25 pst. av bilens verdi opp til 300 000, og 20 pst. av verdien over 300 000. Bilen anses å ha en minimumsverdi på 160 000 som tilsvarer en skattemessig verdi på 40 000, men det foreligger ingen maksimumsgrense.

Bilens verdi avhenger av bilens alder og om den er kjøpt brukt.

Fastsettelseskriteriene er som følger:

- Bil kjøpt innen de første tre år etter den første registrering, settes til bilens opprinnelige nybilpris. Dette er den prisen som legges til grunn for registreringsavgiften, leveringsomkostninger, moms og ekstraustyr. Nybilprisen kan ikke settes lavere enn den prisen som utfaktureres fra forhandleren. I det fjerde året etter registreringen reduseres verdien til  $\frac{3}{4}$  av nybil prisen.
- Brukte biler som er førstegangsregistrert tidligere enn tre år før anskaffelsen verdsettes til hva arbeidsgiver betalte for bilen. Det beløpet omfatter også eventuelle utgifter til oppgradering som arbeidsgiver har dekket.
- Biler som er til rådighet kun en del av året verdsettes forholdsmessig i forhold til den del av året bilen er til rådighet. Kun hele måneder medregnes.
- Leaset bil verdsettes til det arbeidsgiver måtte ha betalt for å kjøpe en tilsvarende bil.
- Dersom arbeidstaker betaler noe til arbeidsgiver for å ha bilen til rådighet, nedsettes verdien med det beløpet han kan dokumentere å ha betalt til arbeidsgiver.
- Dersom arbeidstaker betaler for bensin til bilen, nedsettes verdien med det han har betalt. Dette kan gjøres ved at arbeidstaker skatlegges etter hovedregel, men i ettertid får utbetalt fra arbeidstaker krone for krone det han har betalt. Dette forutsetter at det legges frem kvitteringer for bensinutgiftene.

#### 5.1.3 Nærmere om det danske regelverket

Det foreligger ikke skatteplikt der firmabilen ikke benyttes privat. For at ligningsmyndighetene skal godta at bilen ikke anses å bli brukt privat, må det foreligge en avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker om at bilen ikke skal benyttes privat. Dersom en slik avtale foreligger, unngår arbeidsgiveren tilleggsavgift for privat anvendelse samtidig som momsen kan trekkes fra anskaffelseskostnadene. Dersom det viser seg at noen bruker bilen privat etter en slik registrering, vil det foreligge ett brudd på veitrafikkloven og momsloven noe som kan gi alvorlige økonomiske konsekvenser hvis det blir oppdaget av myndighetene.

Når det gjelder prosentsatsen og spørsmål om hvordan danskene er kommet frem til nivået på den, har siktemålet vært at nivået på beskatningen skal tilsvare hva det koster å kjøpe en tilsvarende bil selv og driftskostnader knyttet til bilbruken. Det prinsipielle utgangspunktet for beskatningen synes derfor å være likt som det norske systemet.

29. mars 2000 ble det danske regelverket justert ved at en opphevet den maksimale grensen for hvor stor fordelsbeskatningen kunne være. Den maksimale verdien var fram til da satt til maksimalt 450 000 kroner. Samtidig ble prosentsatsen for fordelsbeskatningen nedjustert fra 25 pst. til 20 pst. av bilens verdi over 300 000 kroner. Formålet med omleggingen var å styrke den sosiale profilen på regelverket gjennom å øke beskatningen av dyrere biler. Personer med biler anskaffet før 29. mars 2000 kan bli beskattet etter det tidligere regelverket hvis de ønsker det.

Arbeidsgruppen har vært i kontakt med de danske myndighetene og fått følgende tilbakemelding med hensyn til erfaringen med det danske regelverket.

De viser til at det er kommet noe kritikk av reglene fra billeverandører, særlig opphevelsen av maksimumsgrensen, men lite fra private. Dette forklares blant annet med at regelverket er enkelt, noe som gjør det til et robust system. Samtidig er nok beskatningsnivået i praksis satt noe lempeligere enn det som følger av det prinsipielle utgangspunktet for beskatningen.

Det har også vært noen uklarheter med hensyn til om en skulle legge listepreisen hos forhandlerne til grunn for beskatningen eller hva som faktisk er betalt for bilen. Pr. i dag er det den prisen som er betalt for bilen som legges til grunn for beskatningen. Dette gjelder både for nye og brukte biler. Dermed får rabatter innvirkning på skatten.

#### **5.1.4 Beskatning av yrkesbil**

Det gis fradrag for kostnader som relaterer seg til yrkeskjøring med egen bil. Beregningen av fradraget foretas etter kjøreboksystemet, slik vi hadde det i Norge tidligere. Arbeidstaker må dokumentere at bilen brukes i yrkessammenheng. Satsene som benyttes er mindre gunstige enn dem som benyttes innenfor kjøregodtgjørelsessystemet, slik at det er dette som er å foretrekke og som er mest utbredt. Det foreligger dermed ikke et system i Danmark som sikrer likebehandling mellom firmabilbrukere og personer som benytter egen bil i yrke.

I tilfeller, hvor det ikke er ført km-regnskap, må den skattepliktige angi kilometerantallet for sin private kjøring etter skjønn. Hvis det ikke foreligger særlige forhold, vil myndighetene normalt godkjenne en privat kjøring på 8 000 km med tillegg av kjøring mellom hjemmet og arbeidsplassen og eventuelt kjøring til fritidsbolig.

### **5.2 Svenske regler**

#### **5.2.1 Innledning**

Svenskene har hatt sitt regelverk siden 1997.

Fordelen av å ha fri bil til rådighet til privat bruk er skattepliktig, beregnet etter sjablonregler eksklusiv drivstoff. Sjablonen fastsettes med den hensikt at den skal motsvare samtlige kostnader, bortsett fra drivstoff, og bygger på en vurdering av at den gjennomsnittlige private kjørelengde pr. år er 16 000 km.

#### **5.2.2 Fastsettelse av bilens verdi**

Skattemessig verdi fastsettes som 0,3 svenske G (det svenske prisbasbeloppet tilsvarer det norske grunnbeløpet som benyttes i trygderetten og utgjorde 38 600 svenske kroner i 2003) med tillegg av et renterelatert beløp og et prisrelatert beløp.

Det renterelaterte beløpet fastsettes som 75 pst. av statslånerenten ved utgangen av november måned året før takseringsåret multiplisert med nybilprisen for bilmodellen inklusive ekstrapstyr.

Det prisrelaterte beløpet er for en bil med nybilpris opp til 7,5 G, 9 pst. av nybilprisen. Overstiger nybilprisen 7,5 G, skal det prisrelaterte beløpet fastsettes til 9 pst. av 7,5 G med tillegg av et beløp som tilsvarer 20 pst. av den del av nybilprisen som overstiger 7,5 G.

For biler som er seks år eller eldre skal nybilprisen anses å tilsvare fire G, hvis ikke den virkelige nybilprisen med tillegg av anskaffelseskostnader for ekstrapstyr er høyere.

For arbeidstaker som kjører minst 30 000 km i tjenesten i året, skal den skattemessige verdien settes til 75 pst. av verdien beregningen ovenfor viser.

Leasede biler er også skattepliktige dersom arbeidsgiver leaser biler slik at arbeidstaker kan bruke dem privat.

Selv om arbeidstaker betaler leie for bilen til arbeidsgiver, foreligger det skatteplikt. Leien trekkes fra den skattemessige verdien.

Dersom arbeidsgiver også dekker kostnader til drivstoff, suppleres verdien som det skal skattlegges for med markedsverdien av drivstoffet multiplisert med 1,2, men bare til markedsverdi ved fastsettelsen av arbeidsgiveravgiften.

Etter oppfordring fra arbeidsgiver, kan den skattemessige verdien av å ha fri bil justeres opp eller ned dersom det finnes rimelig grunn til det. Den skattemessige verdien kan justeres ned dersom eksempelvis bilen brukes som arbeidsredskap, benyttes som taxi og har blitt kjørt minst 60 000 km i virksomheten, om bilen inngår i en gruppe biler som er med i en test eller bilen bruker miljøvennlig drivstoff.

### **5.2.3 Beskatning av yrkesbil**

Det gis fradrag for kostnader vedrørende yrkeskjøring med egen bil etter en sjablonregel. Det gis fradrag med 1,5 kroner pr. kjørte km i yrke pr. år (opprinnelig var beløpet på 1,2 kroner pr. km i 1990-1992). For å beregne seg frem til det opprinnelige beløpet på 1,2 kroner pr. km ble visse forutsetninger lagt til grunn: Det er lagt til grunn at skattyteren ville hatt privatbil selv om den ikke skulle brukes i yrkessammenheng. Bilen anses å bli kjørt om lag 15 000 km pr. år til private formål inkludert reise mellom hjem og arbeid. Videre antas det at yrkeskjøringen i gjennomsnitt er om lag 10 000 km pr. år. Det legges til grunn at det er en bil i 100 000-kroners klassen. Den totale kostnaden ved å kjøre 15 000 km pr. år er satt til om lag 33 500 kroner. For 25 000 km settes totalkostnadene til om lag 45 000 kroner. Med utgangspunkt i disse kalkylene ble sjablonregelen for fradrag for merkostnaden ved å bruke bilen til yrkeskjøring satt til 1,2 kroner pr. km.

### **5.3 Tyske regler**

Det foreligger to alternative måter å beskatte privat bruk av firmabil på i Tyskland. Enten ved å benytte kjøreboksystemet noe lignende det systemet vi hadde i Norge fram til 1987, eller ved å benytte 1-prosentregelen.

1-prosentregelen går ut på at 1 pst. av bilens listepreis som ny (inkludert ekstrapstyr) pluss 0,03 pst. av bilens listepreis multiplisert med kilometerdistansen mellom arbeidstakers hjem og

arbeidssted anses å være den summen som representerer den skattemessige verdien av å ha firmabil til rådighet privat. Denne summen er derfor gjens tand for månedlig beskatning som lønn.

Beskatningssystemet anses å være gunstig. Den skattemessige verdien er lavere enn hva det faktisk koster å ha en tilsvarende bil privat.

## 6. Empiri – firmabil og yrkesbil

### 6.1 Innledning

I avsnitt 6.2 og 6.3 gis det en oversikt over antall personer med hhv. firmabil og yrkesbil. Avsnitt 6.4 gir en kort omtale av ulike undersøkelser av bilbruk og bilkostnader i Norge. I avsnitt 6.5 gis det en nærmere redegjørelse for anslått privat og samlet kjørelengde for firmabil. Avsnitt 6.6 gir en nærmere vurdering av kostnadene ved bilhold. I avsnitt 6.7 gis det en oversikt over alternative utforminger av firmabilbeskatning. I avsnitt 6.8 gis det en oversikt over provenyvirkningene av ulike endringer i firmabilbeskatningen. I avsnitt 6.9 og 6.10 gis det hhv. en nærmere oversikt over empirien knyttet til yrkesbiler og provenyvirkingen av endringer i dette regelverket.

### 6.2 Antall lønnstakere med firmabil

I 2002 hadde om lag 53 500 personer firmabil ifølge SSBs Lønns- og trekkoppgaveregister (LTO-register), jf. tabell 6.1. Av disse hadde vel 75 pst. firmabil hele året, mens de øvrige hadde firmabil kun i deler av året. Gjennomsnittlig innrapportert inntektspåslag var om lag 74 000 kroner. De som hadde firmabil hele året var i gjennomsnitt innrapportert med en inntektsfordel på om lag 84 000 kroner, mens de som kun hadde firmabil i deler av året var innrapportert med en fordel på om lag 45 000 kroner. Samlet sett utgjorde inntektspåslaget av firmabil om lag 4 mrd. kroner i 2002.

*Tabell 6.1 Antall lønnstakere med firmabil i samme prisklasse hele året, forskjellige prisklasser hele året og antall lønnstakere med firmabil kun i deler av året. 2002*

|                                             | Antall med<br>firmabil | Gjennomsnittlig<br>innrapportert beløp |
|---------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------|
| Firmabil i samme prisklasse hele året       | 36 590                 | 83 610                                 |
| Firmabil hele året, men i flere prisklasser | 4 080                  | 84 980                                 |
| Firmabil kun i deler av året <sup>1)</sup>  | 12 870                 | 45 710                                 |
| I alt                                       | 53 530                 | 74 600                                 |

<sup>1)</sup>Kan ha hatt biler i forskjellige prisklasser, men stort sett i samme prisklasse.

Kilde: Lønns- og trekkoppgaveregisteret til Statistisk sentralbyrå.

Det følger av vedleggstabell 8.1 at av de som har firmabil hadde om lag 80 pst. mer enn 300 000 kroner i personinntekt. Tilsvarende hadde om lag 55 pst. mer enn 400 000 kroner i personinntekt.

Antallet som har firmabil falt med 8,5 pst. eller om lag 5 000 personer fra 2001 til 2002. Det er trolig flere grunner til denne reduksjonen. Blant annet kan innstramningen i firmabilbeskatningen f.o.m. 2002 i seg selv ha medført at flere nå avstår fra firmabil. Tilbakegangen i norsk økonomi i denne perioden kan også ha medvirket til en slik reduksjon. En annen viktig faktor kan være at beskatningen av kjøregodtgjørelse innenfor statens satser ble opphevet fom. 1. juli 2002. Denne omleggingen gjorde det isolert sett gunstigere å motta kjøregodtgjørelse for bruk av egen bil enn å benytte firmabil.

I tillegg til de ordinære firmabilene, jf. tabell 6.1, er det om lag 81 500 personbiler som er "firmaregistrert" i følge statistikk fra Opplysningsrådet for veitrafikk (OFV) for 2001. Blant disse finner man bl.a. yrkesbiler, jf. avsnitt 6.3, men også andre foretaksregistrerte personbiler, eksempelvis taxier og personbiler som benyttes ifm. kommunal hjemmehjelpstjeneste og lignende.<sup>2</sup>

### **6.3 Antall personlig næringsdrivende med yrkesbil**

Ifølge SSBs inntekts- og formuesundersøkelse for næringsdrivende for 2001, var det om lag 16 pst. av de som leverte inn næringsoppgave 1 eller 2 i 2001 som fikk beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil.<sup>3</sup> Det finnes ikke tilsvarende opplysninger om andelen selvstendige næringsdrivende i primærnæringene som får beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil (primærnæringene har egne næringsoppgaver), men ifølge OFVs statistikk over fordelingen av firmaregistrerte personbiler etter næring for 2001, var det om lag 16 000 firmaregistrerte personbiler innenfor jordbruk, skogbruk og fiske dette året. Gruppen har lagt til grunn at 15 000 av disse yrkesbilene er gjenstand for tilbakeføring for privat bruk, m.a.o. antas det at om lag 15 pst. av de næringsdrivende innenfor primærnæringene får beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil. Ifølge opplysninger som Skattedirektoratet har innhentet fra ligningsetaten synes dette å være en rimelig forutsetning.

Gruppen har videre på skjønnsmessig grunnlag anslått antall næringsdrivende med yrkesbil (utenfor primærnæringene) på bakgrunn av antallet personer som antas å ha sin hovedinntekt fra næringsvirksomhet i 2004. Ifølge skattemodellen LOTTE, som bl.a. er basert på opplysninger fra inntekts- og formuesundersøkelsen for selvstendige næringsdrivende, vil det være om lag 142 000 personlig næringsdrivende i 2004 som vil ha hovedinntekten fra næringsvirksomhet,<sup>4</sup> og av disse er om lag 47 200 personer knyttet til primærnæringene. Gitt at 16 pst. av de selvstendig næringsdrivende utenfor primærnæringene får beregnet tilbakeføring for privat bruk, og at det er i størrelsesorden 15 000 i primærnæringene som får beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil i 2004, er det i alt i størrelsesorden 30 000 selvstendige næringsdrivende som vil få beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil.

### **6.4 Bakgrunnsundersøkelser – kjørelengde og kostnader ved bilhold**

Så langt arbeidsgruppen kjenner til foreligger det i hovedsak tre relevante kilder til informasjon om kostnader og bruk av personbil: Årlig statistikk utarbeidet av OFV om kostnader ved bilhold, Statistisk sentralbyrås rapport om eie og bruk av personbil fra 1997<sup>5</sup> og en rapport om skatt på firmabil og kjøregodtgjørelse utarbeidet av en gruppe næringsorganisasjoner fra 2002.<sup>6</sup> I tillegg foreligger det informasjon fra forsikringsselskapene om forsikret kjørelengde for firmabil.

---

<sup>2</sup> Dersom arbeidstakeren har sporadisk adgang til bruk av disse bilene, eksempelvis ved at skattyteren en dag får låne arbeidsgivers bil for å flytte sitt private innbo, skal det ikke utløse fordelsbeskatning etter de standardiserte reglene. Dersom bruken er mer enn sporadisk, for eksempel ved at arbeidstakeren bruker arbeidsgiveres bil i ferien, gjelder standardreglene.

<sup>3</sup> Næringsoppgave 1 skal benyttes av de som er begrenset regnskapspliktige (bl.a. selvstendige næringsdrivende), mens næringsoppgave 2 skal benyttes av fullt regnskapspliktige, blant annet AS.

<sup>4</sup> I 2002 var det anslått at om lag 170 000 personer ville ha hovedinntekten sin fra næringsvirksomhet.

<sup>5</sup> "Eie og bruk av personbil, Noen utviklingsstrekk 1980-1995". Rapporter 97/10 fra Statistisk sentralbyrå. 1997.

<sup>6</sup> "Skatt og arbeidsgiveravgift på firmabiler, yrkesbiler og kjøregodtgjørelser". En rapport fra: Næringslivets Hovedorganisasjon, Selgerforbundet, Finansieringsselskapenes forening, Norges bilbransjeforbund, Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon, Skattebetalerforening, Bilimportørenes Landsforening. Mai 2002.

Årlig publiserer OFV statistikk om bilkostnader og bruk mv. OFV er en politisk uavhengig forening med medlemmer både fra bilbrukere, bilbransje, oljeselskaper, myndigheter og næringsliv. De utarbeider egne utredninger, finansierer forskning, samler og distribuerer informasjon om bilbruk i samfunnet. OFV er også langt på vei tilrettelegger av statistikk for Vegdirektoratet. Den undersøkelsen som er relevant for denne rapporten, er OFVs årlige beregninger av kostnader for bilhold. Disse kostnadene (fordelt pr. km) blir beregnet for biler i 3 ulike priskategorier: om lag 145 000 kroner, 220 000 kroner og 330 000 kroner. Videre forutsettes det en årlig kjørelengde på hhv. 10 000, 15 000, 20 000 og 30 000 km. I avsnitt 6.6.2 gis det en nærmere vurdering av disse beregningene.

Statistisk sentralbyrås rapport tar for seg bruken av personbil i Norge og endringer som har skjedd de seneste 15 årene. Resultatene som presenteres i rapporten bygger på de tre siste personbilundersøkelsene 1980, 1987 og 1995. Undersøkelsen bygger på et utvalg av 50 000 personbiler i Norge. Dette tilsvarer om lag 3 pst. av alle registrerte personbiler i Norge. Målsetting med undersøkelsen er å gi en oversikt over kjørelengde, reiseformål mv. Avslutningsvis i rapporten presenteres det imidlertid også anslag for gjennomsnittlig kjørelengde med firmabil, men disse tallene er svært usikre og gruppen har ikke basert seg på dette materialet i sitt arbeid.

En gruppe næringsorganisasjoner offentliggjorde 6. mai 2002 en rapport om skatt og arbeidsgiveravgift på firmabiler, yrkesbiler og kjøregodtgjørelser. Bakgrunnen for rapporten var innstramningen i beskatningen av firmabil (og kjøregodtgjørelse på dette tidspunktet) f.o.m. 2002. I rapporten vises det til at innstramningen i firmabilbeskatningen har medført en betydelig skatteskjerpelse, og det hevdes at dette har medført at firmabilbrukere betaler mer i skatt enn den private bruken av firmabil skulle tilsi. I rapporten presenteres det blant annet en utvalsundersøkelse som viser antatt årlig kjørelengde med firmabil som er gjennomført av selskapet LeasePlan. I rapporten gis det også en relativt detaljert oversikt over bilholdskostnadene for de over 20 000 leasingbilene som LeasePlan administrerer.

### **6.5 Nærmere om kjørelengde med firmabil**

Etter det arbeidsgruppen kjenner til er det kun SSBs rapport om eie og bruk av personbil og næringsorganisasjonenes rapport som har vurdert hvor langt firmabiler i gjennomsnitt kjøres i året. Det foreligger imidlertid også opplysninger om hvor langt firmabiler er forsikret for i året i disse undersøkelsene.

#### **6.5.1 SSBs rapport**

I henhold til SSBs rapport var samlet kjørelengde for personbiler nyere enn 5 år i gjennomsnitt om lag 18 780 km i 1995. Av dette var om lag 3 200 km kjøring i forbindelse med arbeidet og 4 200 km kjøring mellom hjem og arbeid, mens om lag 11 400 km var privat kjøring, jf. vedleggstabell 8.2. Gjennomsnittlig samlet kjørelengde med alle personbiler (uavhengig av alder) var om lag 13 400 km.

I rapporten til SSB er den samlede kjøringen for firmabil anslått til 17 750 km, hvorav 50 pst. anslås å være knyttet til yrkeskjøring. Gruppen har ikke benyttet denne informasjonen i sitt arbeid. Dette skyldes at anslaget i følge SSB er svært usikkert, bl.a. p.g.a. lav svarprosent på denne delen av undersøkelsen. At gjennomsnittlig kjørelengde for alle nyere biler er lengre enn gjennomsnittlig kjørelengde med firmabil fra denne undersøkelsen indikerer også dette.

Tall fra lønns- og trekkoppgaveregisteret til SSB for 2002 viser at den gjennomsnittlige årlige innrapporterte kjørelengden mellom hjem og arbeid for personer med firmabil er om lag 1 900

km, dvs. i gjennomsnitt om lag 50 pst. av, eller 2 300 km lavere enn det som framgår av rapporten til SSB. Disse tallene indikerer at firmabiler i gjennomsnitt har en samlet kjørelengde ifm. arbeidsreiser som er lavere enn det som er gjennomsnittet for nyere personbiler. En årsak til dette lave tallet skyldes trolig at det foregår en vesentlig underrapportering av kjørelengden ifm. arbeidsreiser til skattemyndighetene. En annen forklaring kan imidlertid være at mange personer med firmabil benytter bilen direkte til yrkeskjøring fra hjemmet sitt, og dermed får lavere kjørelengde mellom hjem og arbeidssted. Dette gjelder trolig bl.a. for mange selgere.

### **6.5.2 Næringsorganisasjonenes rapport**

Ifølge denne rapporten utgjør den gjennomsnittlige samlede årlige kjørelengden med firmabil 28 500 km i året. Disse opplysningene er basert på kjørelengden for LeasePlan sine firmabiler (om lag 5 400 biler). LeasePlan har i utgangspunktet ikke oversikt over den årlige private kjørelengden for personer med firmabil og heller ikke hvor langt de kjører mellom hjem og arbeid. LeasePlan gjennomførte imidlertid en utvalgsundersøkelse i 2002 for å fremskaffe opplysninger om kjørelengden knyttet til arbeidsreiser og privat kjøring. Denne undersøkelsen, som er nærmere vurdert nedenfor, viste at firmabiler i gjennomsnitt kjøres om lag 3 100 km mellom hjem og arbeid og om lag 8 400 km ved øvrig privat kjøring. Ifølge denne undersøkelsen er dermed den private kjørelengden med firmabil om lag 2 000 km lavere enn SSBs tilsvarende undersøkelse for nyere biler. Yrkeskjøringen på om lag 17 000 km (28 500 – 8 400 – 3 100) er tilsvarende om lag 14 000 km høyere enn tallene for kjøring med nyere bil i SSBs rapport.

Etter arbeidsgruppens syn er det vesentlig større usikkerhet ved anslaget knyttet til den årlige private kjørelengden og arbeidsreiser enn den samlede yrkeskjøringen i denne rapporten, fordi sistnevnte er basert på regnskapstall for over 5 400 biler, jf. vedleggstabell 3, mens den private kjørelengden og lengden på arbeidsreiser er basert på en utvalgsundersøkelse. Generelt er det vanskelig å vurdere kvaliteten på en utvalgsundersøkelse uten å kjenne forhold som utvalgsmetode, spørreskjemaets innhold og datainnsamlingsmetode. I rapporten gis det få opplysninger om dette. Det oppgis heller ingen presise statistiske mål på variasjonen i datamaterialet (standardavvik), men det opplyses at ”variasjonen er betydelig”.

Det er imidlertid flere potensielle kilder til skjevheter i utvalgsundersøkelsen. For det første er det kun én gruppe firmabilbrukere som deltok i undersøkelsen. Dette kan medføre systematiske skjevheter når man ønsker å trekke konklusjoner på vegne av alle firmabilbrukere i Norge. Den mest alvorlige potensielle kilden til skjevhet er imidlertid det høye frafallet. Av de 1 400 som ble trukket ut, var det bare 489 som besvarte undersøkelsen (knappt 35 pst.). De som er sterkest berørt av endringen i firmabilbeskatningen vil trolig ha størst motiver til å svare på undersøkelsen, noe som bidrar til at undersøkelsen ikke blir representativ ift. alle personer med firmabil. Etter arbeidsgruppens vurdering tyder det relativt lave anslaget på gjennomsnittlig årlig privat kjøring på om lag 8 400 km at undersøkelsen ikke er representativ ift. alle firmabilbrukere.

En undersøkelse gjennomført av LeasePlan International i 2002, basert på LeasePlans kunder i Norge, jf. vedlegg 1, viser at firmabil fortsatt betraktes som en attraktiv avlønningsform i Norge, til tross for den skjerpede beskatningen. Imidlertid svarer flere av intervjuobjektene at de vil gi avkall på firmabilen dersom beskatningen øker ytterligere. Av LeasePlans undersøkelse framgår det videre at 77 pst. av firmabilbrukerne er villig til å godta et kontantbeløp i stedet for firmabilen. Gjennomsnittlig oppgir disse personene at kontant beløpet må utgjøre 75 000 kroner for at de skal være villige til å gi avkall på firmabilen.

LeasePlans undersøkelse viser videre at om lag 90 pst. av firmabilene er nyere enn 3 år, men det er usikkert om dette er representativt for alle firmabiler, både fordi dette resultatet kun er basert på LeasePlans egne tall, men også fordi denne undersøkelsen kun er basert på leasingbiler. Sistnevnte er imidlertid neppe en stor feilkilde fordi det er grunn til å tro at de aller fleste firmabilene er leaset.

### 6.5.3 Forsikret kjørelengde for firmabiler

Tabell 6.2 viser fordelingen av andelen firmaeide personbiler med mindre totalvekt enn 3,5 tonn etter alder og forsikret kjørelengde hos If-Skadeforsikring (If) i 2002. If forsikret i alt 22 000 firmaeide personbiler i 2002, og ifølge If er de fleste av disse firmabiler. Av disse er drøyt 70 pst. personbiler som er nyere enn 3 år.

Fordelingen av andelen firmaeide personbiler etter forsikret kjørelengde i tabell 6.2 viser at om lag 23 pst. av bilene er forsikret for en kjørlengde på 20 000 km. Om lag 45 pst. er forsikret for en kortere kjørelengde og 32 pst. for en lengre kjørelengde.

If har ikke noe presist anslag på hvor langt biler som er forsikret for en ubegrenset kjørelengde faktisk kjører. Dette utgjør om lag 13 pst av alle firmaeide personbiler. Gitt at firmaeide biler som er forsikret for en ubegrenset kjørelengde i gjennomsnitt kjører 50 000 km i året, er imidlertid den gjennomsnittlige forsikrede kjørelengden for alle firmaeide personbiler om lag 21 850 km i året. For firmabiler nyere enn 3 år er gjennomsnittlig forsikret kjørelengde om lag 24 000 km.

Tabell 6.2 Andelen firmabiler etter forsikret kjørelengde<sup>1)</sup>. 2002. Prosent

| Bilens alder | Andel biler | 8 000 km i kjørelengde | 12 000 km i kjørelengde | 16 000 km i kjørelengde | 20 000 km i kjørelengde | 25 000 km i kjørelengde | 30 000 km i kjørelengde | 50 000 km i kjørelengde |
|--------------|-------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Nye          | 26          | 3,4                    | 12,3                    | 15,0                    | 27,0                    | 10,0                    | 14,9                    | 17,4                    |
| 1 år         | 25          | 5,5                    | 12,7                    | 15,5                    | 25,7                    | 10,8                    | 13,2                    | 16,5                    |
| 2-3 år       | 22          | 8,6                    | 16,7                    | 17,9                    | 24,6                    | 8,3                     | 10,7                    | 13,0                    |
| 4-5 år       | 7           | 16,0                   | 21,6                    | 20,0                    | 19,4                    | 6,2                     | 7,0                     | 9,7                     |
| 6-8 år       | 7           | 21,6                   | 23,8                    | 20,0                    | 16,0                    | 4,6                     | 5,7                     | 8,2                     |
| 9-14 år      | 9           | 38,3                   | 27,1                    | 15,3                    | 11,5                    | 1,8                     | 2,3                     | 3,7                     |
| Over 15 år   | 5           | 57,0                   | 20,9                    | 10,0                    | 6,9                     | 0,8                     | 1,7                     | 2,6                     |
| Totalt       | 100         | 13,0                   | 16,6                    | 16,2                    | 22,5                    | 8,0                     | 10,6                    | 13,1                    |

<sup>1)</sup> Flåtepoliser er ikke med i disse tallene, dvs. poliser der en arbeidsgiver forsikrer flere biler samtidig uten å angi noe nærmere spesifisert kjørelengde for hver enkelt firmabil.

Kilde: If-Skadeforsikring.

### 6.5.4 Oppsummering

De ulike undersøkelsene gir ulike indikasjoner mht. både den årlige private kjørelengden med firmabil og hvor langt firmabiler kjøres samlet sett. Ifølge Statistisk sentralbyrås rapport er den gjennomsnittlige samlede kjørelengden med personbil nyere enn 5 år om lag 19 000 km. Av dette utgjør privat kjøring i størrelsesorden 11 400 km. Ifølge rapporten fra næringsorganisasjonene anslås den gjennomsnittlige samlede kjørelengden med firmabil til om lag 28 500 km. Av dette er om lag 8 400 km privat kjøring og 3000 km kjøring mellom hjem og arbeid. If sine tall for forsikret kjørelengde med firmabil indikerer at firmabiler i gjennomsnitt kjøres knapt 22 000 km i året.

Det er ikke mulig å trekke entydige konklusjoner mht. privat kjørelengde med firmabil på bakgrunn av de undersøkelsene som foreligger. Etter arbeidsgruppens vurdering er det imidlertid ingen grunn til å tro at privat årlig kjørelengde med firmabiler er kortere enn privat kjøring med personbil nyere enn 5 år, både fordi firmabiler normalt er nyere enn 5 år og fordi marginalkostnadene ved privat bruk av firmabiler er svært lave eller null. Etter en nærmere vurdering, jf. avsnitt 7.2.1, har gruppen kommet fram til at en samlet kjørelengde på 25 000 km i året, hvorav det privat kjørelengde i gjennomsnitt antas å utgjøre 15 000 km, trolig gir et relativt riktig bilde på bruken av firmabil. Gruppen har basert seg på disse forutsetningene i sitt videre arbeid i dette kapitlet.

## **6.6 Nærmere om kostnader ved bilhold**

### **6.6.1 Faste- og variable kostnader ved bilhold**

Fordelsbeskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil er ment å tilsvare om lag de kostnadene som arbeidstakeren ville ha pådratt seg dersom han selv måtte bære kostnadene ved å holde en tilsvarende bil privat. Med utgangspunkt i dette prinsippet er det nærliggende at alle faste kostnader ved bilholdet anses som kostnader som skal ilegges den private bruken, siden dette er en utgift som vedkommende normalt ville hatt dersom han hadde hatt en tilsvarende bil privat. Når det gjelder fordelingen av de variable kostnadene har arbeidsgruppen lagt til grunn at dette skjer etter en forholdsmessig fordeling avhengig av hvor mye bilen i gjennomsnitt blir brukt til privat kjøring ift. yrkeskjøring. For at en slik tilnærming skal bli mest mulig korrekt må de variable kostnadene være om lag uavhengige av antall kjørte kilometer.

Ut fra ovennevnte må en fordele kostnadene ved bilholdet i faste- og variable (kilometeravhengige) kostnader for å kunne anslå de private bilkostnadene. Eksempelvis kan bensin, olje, dekk samt service og reparasjoner anses å være "ekte" variable kostnader, som er om lag uavhengige av antall kjørte kilometer, mens årsavgift er en ekte fast kostnad. De resterende kostnadskomponentene (avskrivninger, renter, forsikring og vedlikehold) kan imidlertid ha både variable og faste elementer. Eksempelvis er bilforsikring ofte bygget opp av både kilometeravhengige og -uavhengige elementer. På disse punktene har arbeidsgruppen vært nødt til å komme med ulike forutsetninger om størrelsen på den faste kontra den variable kostnadsandelen.

En av de mest sentrale forutsetningene for å gjøre det mulig å tallfeste de private kostnadene ved bilholdet, er knyttet til forutsetningen om hvor langt bilen samlet kjøres i året, herunder hva som antas å være en normal privat kjørelengde. Som nevnt har gruppen lagt til grunn at den samlede private kjøringen med firmabil i gjennomsnitt minst utgjør 15 000 km i året, inklusive arbeidsreiser, og at den samlede kjøringen trolig ligger i området rundt 25 000 km i året, selv om dette er usikkert. Valg av privat og samlet kjørelengde vil kunne ha stor betydning for de beregnede privatøkonomiske kostnadene ved bilholdet. Alt i alt betyr dette at nivået på de privatøkonomiske kostnadene ved bilholdet er basert på et visst grad av skjønn.

### **6.6.2 Nærmere om OFVs kostnadsberegninger**

OFV gjennomfører årlig beregninger for biler i tre forskjellige priskategorier, hhv. om lag 140 000, 220 000 og 330 000 kroner. Restverdien varierer mellom 10 pst. av nybilprisen for den billigste bilen når den avskrives over 12 år, til om lag 50 pst. av nybilprisen for den dyreste bilen når den avskrives over 4 år.

Kostnadselementene som spesifiseres i OFVs regneeksempler er:

- **Avskrivning:** Disse kostnadene tar utgangspunkt i at bilen skal være nedskrevet til en antatt restverdi etter 120 000 km. Bilen nedskrives til restverdien over 12, 8, 6 og 4 år avhengig av den årlige kjørelengden. Disse restverdiene er basert på en nærmere undersøkelse av bruktbilpriser etter alder og kjørelengde. Gitt dette opplegget blir avskrivningsprofilen lineær for hver enkelt type bil i de ulike eksemplene.
- **Renter av bundet kapital:** Renter på gjennomsnittlig bundet kapital over avskrivningsperioden. Renten er satt til 7,75 pst. p.a. Kapitalkostnadene er videre beregnet som  $[(\text{Nypris} + \text{restverdi})/2]$  multiplisert med rentesatsen.
- **Forsikring (ansvar og kasko):** Forsikringskostnader i Oslo-området, gjennomsnittet fra flere forsikringsselskaper. Tallene er basert på minste egenandel, forsikringstaker over 25 år og 65 pst. bonus. Personskadeavgift er inkludert i ansvarsforsikringen.
- **Årsavgift**
- **Vedlikehold:** Eksempelvis vask, rustbeskyttelse, rekvisita mv. Inkluderer *ikke* kilometerservice.
- **Bensin:** Veiledende pris pr. liter.
- **Olje:** Inkluderer oljekvantum og arbeid ved oljeskift hver 7 500 km.
- **Dekk:** Inkluderer 2 hjulskift årlig, samt nye dekk hver 40 000 km.
- **Service og reparasjoner:** Kilometerservice på verksted og reparasjoner som oppstår i løpet av avskrivningsperioden. Kostnader ved eventuelle skader som ikke belastes forsikringen er inkludert (egenandel).

Tabell 6.3 viser kostnadene ved bilhold til den nest dyreste og dyreste bilen i OFVs undersøkelse for 2003, gitt en årlig kjørelengde på 15 000 km, 20 000 km og 30 000 km i året. Kostnadskomponentene er videre basert på en gjennomsnittsbetraktning knyttet til den samlede årlige kjøringen. Det skilles m.a.o. ikke mellom yrkes- og privatkjøring i denne tabellen. Opplysningene i tabellen kan derfor ikke benyttes direkte til å anslå hva som vil være et rimelig nivå på fordelsbeskatningen av firmabiler. Tabellen gir på en annen side nyttig informasjon om størrelsen på de ulike kostnadskomponentene ved bilholdet, og i tabellen er disse gruppert i tre undergrupper, hhv. ”rene faste kostnader”, ”dels faste og dels variable” kostnader og ”rene variable utgifter”.

Tabell 6.3 OFVs årlige kostnader ved bilhold i alt og pr. km etter kostnadstype. Kroner. 2003

|                                      | 15 000 km i samlet kjøring |                        | 20 000 km i samlet kjøring |                        | 30 000 km i samlet kjøring |                        |
|--------------------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|
| Bilen pris ny                        | Bil til 219 000 kroner     | Bil til 328 000 kroner | Bil til 219 000 kroner     | Bil til 328 000 kroner | Bil til 219 000 kroner     | Bil til 328 000 kroner |
| <i>”Rene” faste kostnader</i>        |                            |                        |                            |                        |                            |                        |
| Årsavgift                            | 2 360<br>0,16              | 2 360<br>0,16          | 2 360<br>0,12              | 2 360<br>0,12          | 2 360<br>0,08              | 2 360<br>0,09          |
| <i>Dels faste/variable kostnader</i> |                            |                        |                            |                        |                            |                        |
| Avskrivninger                        | 21 325<br>1,42             | 32 063<br>2,14         | 22 958<br>1,15             | 34 550<br>1,73         | 28 963<br>0,97             | 43 625<br>1,45         |
| Renter av bundet kapital             | 9 855<br>0,66              | 14 760<br>0,98         | 11 087<br>0,55             | 16 605<br>0,83         | 11 908<br>0,40             | 17 835<br>0,59         |
| Forsikring                           | 9 340<br>0,62              | 10 550<br>0,70         | 10 775<br>0,54             | 12 170<br>0,61         | 13 370<br>0,45             | 15 130<br>0,50         |
| Vedlikehold                          | 2 710<br>0,18              | 2 740<br>0,18          | 3 205<br>0,16              | 3 250<br>0,16          | 4 005<br>0,13              | 4 005<br>0,13          |

|                                  |                              |                              |                              |                              |                              |                               |
|----------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| <i>I alt</i>                     | 43 230<br>2,88               | 60 113<br>4                  | 48 025<br>2,4                | 66 575<br>3,33               | 58 246<br>1,95               | 80 595<br>2,67                |
| <i>"Rene" variable kostnader</i> |                              |                              |                              |                              |                              |                               |
| Bensin                           | 10 238<br>0,68               | 11 603<br>0,77               | 13 650<br>0,68               | 15 470<br>0,77               | 20 475<br>0,68               | 23 205<br>0,77                |
| Olje                             | 825<br>0,06                  | 925<br>0,06                  | 1 070<br>0,05                | 1 235<br>0,06                | 1 615<br>0,05                | 1 835<br>0,06                 |
| Dekk                             | 1 930<br>0,13                | 2 330<br>0,15                | 2 415<br>0,12                | 2 935<br>0,15                | 3385<br>0,11                 | 4155<br>0,14                  |
| Service                          | 4 290<br>0,29                | 4 755<br>0,32                | 5 595<br>0,28                | 6 085<br>0,30                | 9005<br>0,30                 | 8 695<br>0,29                 |
| <i>I alt</i>                     | 17 283<br>1,16               | 19 613<br>1,3                | 22 730<br>1,13               | 25 725<br>1,28               | 34 480<br>1,14               | 37 890<br>1,26                |
| <b>Totalt</b>                    | <b>62 873</b><br><b>4,19</b> | <b>82 075</b><br><b>5,47</b> | <b>73 115</b><br><b>3,66</b> | <b>94 660</b><br><b>4,73</b> | <b>95 086</b><br><b>3,17</b> | <b>120 895</b><br><b>4,03</b> |

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikk.

OFVs kostnadsberegninger viser at kilometerkostnaden for en bil til om lag 220 000 kroner varierer fra 3,17 kroner til 4,19 kroner pr. km avhengig av kjørelengde. Tilsvarende tall for en bil til 330 000 kroner varierer fra om lag 4,03 kroner til 5,47 kroner pr. km.

I tabellen er det kun årsavgiften som er en "ren" fast kostnad ved bilhold. Årsavgiften bør i sin helhet anses som en kostnad som skal tilskrives den private fordelen, siden dette er en utgift som vedkommende ville hatt uansett når man eier en bil. For en antatt gjennomsnittlig årlig privat kjørelengde på 15 000 km, vil årsavgiften på 2 755 kroner i 2004 utgjøre en kostnad på 0,184 kroner pr. km i 2004.<sup>7</sup>

Variable kostnader kjennetegnes ved at det påløper kostnader ved den faktiske bilbruken. Kostnadene pr. kjørte km kan være konstant uavhengig av kjørelengde eller variere avhengig av hvor langt bilen har gått. I denne kostnadskategorien er bensinutgifter, olje, dekk og service. OFVs beregninger viser at de variable kostnadene pr. km, som bensin, olje, dekk og service vil være tilnærmet uavhengig av kjørelengden. Vi har derfor lagt til grunn at disse kostnadene kan ses helt uavhengig av kjørelengden. De variable kilometerkostnadene for en bil til 220 000 kroner reduseres med 2 øre pr. km, dersom den årlige kjørelengden økes fra 15 000 km til 30 000 km.

De variable kostnadene kan imidlertid til en viss grad variere med prisen på bilen, eksempelvis bruker dyrere biler mer bensin enn billigere biler, som følge av at disse jevnt over har større motor. For biler med en nybilpris på om lag 220 000 kroner og 330 000 kroner, og som kjører samlet sett 15 000 km i året, er de rene variable kostnadene ifølge OFVs beregninger hhv. om lag 1,16 kroner pr. km og 1,30 kroner pr. km.<sup>8</sup>

Siden de variable kilometerkostnadene er uavhengig av kjørelengden for en gitt biltype, kan disse kostnadene fordeles ut fra hvor langt bilen kjøres privat og i yrkesmessig sammenheng. Her er det med andre ord ingen samvariasjon mellom lengden på yrkeskjøringen og de privatøkonomiske kostnadene ved bilholdet.

<sup>7</sup> OFV opererer med årsavgiften for 2003 i sine beregninger.

<sup>8</sup> I vårt beregningsopplegg er de variable kostnadene basert på et veid gjennomsnitt av de variable kostnadene for en bil til om lag 220 000 kroner og 330 000 kroner.

Av de ulike kostnadskomponentene er avskrivninger og kostnaden knyttet til bundet kapital de største. Disse kostnadskomponentene utgjør sammen med forsikringspremien og vedlikeholdskostnaden, det som kan anses som dels faste kostnader og dels variable kostnader ved bilhold. Det faste elementet ved disse kostnadene bør som nevnt legges den private bruken, mens det variable elementet bør splittes på hhv. den private og den yrkesmessige bruken avhengig av kjørelengden i hvert av disse tilfellene.

Nedenfor gis det en nærmere vurdering av nivået på kostnadene knyttet til avskrivninger, kostnaden knyttet til bundet kapital, forsikringspremien og vedlikeholdskostnadene, og hvor stor del av disse kostnadene som bør tilskrives den private bruken.

### 6.6.3 Nærmere om dels faste og dels variable kostnader

Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i en firmabil til 299 000 kroner, som om lag tilsvarer gjennomsnittlig listepreis på en firmabil, for å illustrere hvor stor del av bilholdet som kan anses som en privatøkonomisk fordel.<sup>9</sup>

#### 6.6.3.1 Avskrivningskostnadene

##### Avskrivningssats

Avskrivningene er den største kostnadskomponenten ved bilholdet for en nyere bil, jf. tabell 6.3. Generelt vil verdifallet på en bil fra ett år til ett annet være bestemt av hva markedet verdsetter bilen til. De viktigste faktorene er imidlertid alder og kjørelengde på bilen (tilstanden). I tillegg vil andre forhold som eksempelvis bruktbilimport, trender og moter være avgjørende for det totale verdifallet på bilen. Verdifallet kan også variere mellom ulike landsdeler.

Verdifallet på en bil er størst, målt i kroner, det første året. Verdifallet på en bil beskrives derfor bedre ved bruk av saldoavskrivninger enn ved lineære avskrivninger. Saldometoden innebærer at avskrivningene beregnes som en fast prosent av gjenstående bokført verdi. Årlige avskrivningsbeløp avtar derfor etter hvert som bilen blir nedskrevet. En lineær avskrivning innebærer på sin side at bilen avskrives med et konstant beløp hvert år uavhengig av alder. Kostnadselementet knyttet til avskrivninger innenfor gjeldene km-satser for fordelsfastsettelse, fastsettes med utgangspunkt i en lineær avskrivningsprofil.

Figur 6.1 illustrerer forskjellen mellom avskrivninger etter saldometoden og avskrivninger etter en lineær avskrivningsprofil for en firmabil med en kostpris på 299 000 kroner. I eksemplet er det lagt til grunn at den lineære avskrivningsprofilen (14,95 pst.) skal gi samme verdifall over tre år som med en saldoavskrivning på 18 pst. Kurvene krysser dermed hverandre når bilen er tre år. Dette tilsvarer avskrivningsprofilen som er benyttet i rapporten til næringsorganisasjonene.

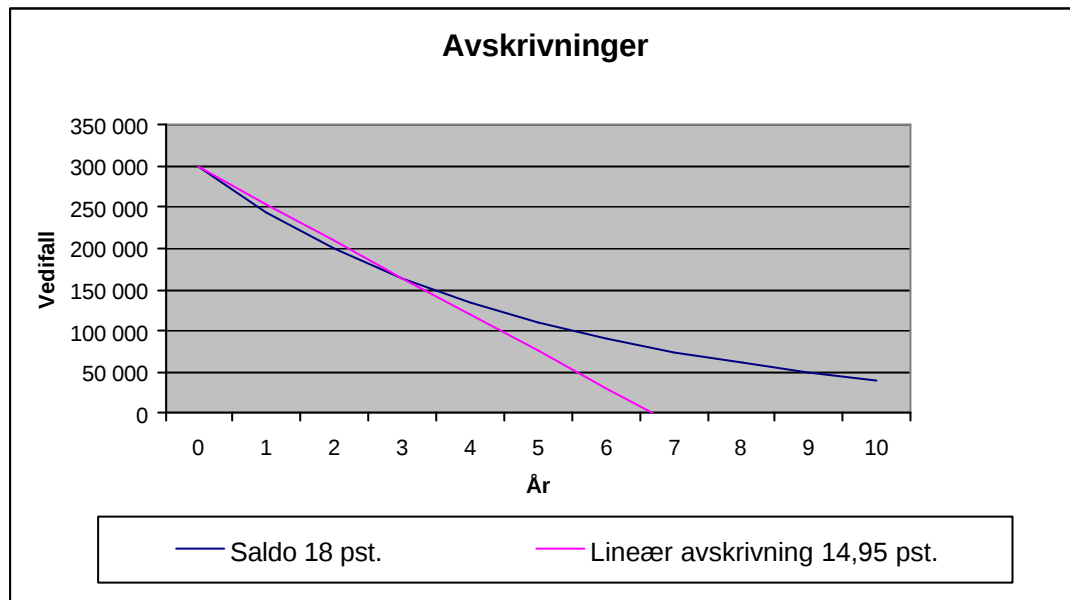
Vi ser av figuren at verdifallet avtar med bilens alder etter saldometoden, mens at det er likt etter en lineær metode, inntil bilen er nedskrevet til null. Med en lineær sats på snau 15 pst. er bilen nedskrevet etter drøye syv år. Dette er en svakhet med en lineær avskrivningssats av denne størrelsesorden, siden biler normalt blir vesentlig eldre enn 7 år før de vrakes. Gjennomsnittlig levetid for en bil i Norge er om lag 13 år.

---

<sup>9</sup> I forbindelse med provenyberegningene i avsnitt 6.8, er kostnadsnivået beregnet med utgangspunkt i gjennomsnittlig listepreis i de ulike firmabilklassene.

Det tar lengre tid å nedskrive en bil hvis den lineære satsen settes lavere enn om lag 15 pst. På den annen side vil vi i så fall få en undervurdering av verdifallet til bilen de første årene hvis en baserer seg på en lavere sats.

Figur 6.1. Verdifall på en firmabil til 299 000 kroner med en saldo på 18 pst. og med en lineær avskrivningssats på 14,95 pst.



Kilde: Finansdepartementet.

Tabell 6.4 viser at nivået på avskrivningssatsen i stor grad avhenger av hvilken kilde man baserer seg på. At vi har inkludert avskrivningssatsen for saldogruppe c og d skyldes at det er i disse saldogruppene biler som driftsmiddel er plassert. Saldosatsene fra næringsorganisasjonene, satsen basert på bruktbilpriser<sup>10</sup> og satsen for saldogruppene c og d, er omregnet til lineære satser slik at verdifallet for bilen blir det samme etter tre år.

Det er ikke gitt hvilken avskrivningssats som bør legges til grunn for arbeidsgruppens beregninger. For firmabiler vil en avskrivningssats basert på bruktbilpriser, trolig være for lavt, ettersom verdifallet på firmabiler isolert sett er større enn det som gjelder for alle biler. Dette skyldes bl.a. at en firmabil i gjennomsnitt årlig kjøres lengre enn en privateid bil, samt at den trolig i mange tilfeller brukes "hardere". Dette trekker i retning av at verdifallet generelt er større for firmabiler enn privateide biler. På den annen siden er trolig en sats på 20 pst. saldo for høyt. En viktig grunn til dette er at næringsorganisasjonene selv har anslått verdifallet til 18 pst. saldo, og de har neppe overvurdert verdifallet på firmabilene. Gruppen har etter en samlet vurdering valgt å basere verdifallet på firmabilene på næringsorganisasjonenes egne tall i de etterfølgende kostnadsberegningene i dette kapitlet.

Tabell 6.4 Verdifall samlet sett og pr. km med ulike avskrivningssatser etter kjørelengde. Prosent

|                                  | Saldo | Lineær |
|----------------------------------|-------|--------|
| Skattedirektoratet <sup>1)</sup> | -     | 8,5    |

<sup>10</sup> Det gjennomsnittlige verdifallet for 3 år gamle biler er i følge bruktbilprisstatistikken om lag 34,5 pst. Dette anslaget er basert på salgsopplysninger for om lag 90 000 personbiler. Denne statistikken innhentes av Synergi AS.

|                        |      |                     |
|------------------------|------|---------------------|
| OFV 2)                 | -    | Ca. 10,0            |
| Næringsorganisasjonene | 18,0 | 14,95 <sup>5)</sup> |
| Bruktbilpriser 3)      | 13,2 | 11,5 <sup>5)</sup>  |
| Saldogr. c og d 4)     | 20,0 | 16,3 <sup>5)</sup>  |

1) Avskrivningen er beregnet med utgangspunkt i at restverdien etter 10 år skal være 15 pst.

2) OFV opererer ikke med avskrivningssatser. Med en årlig kjørelengde på 25 000 og 20 000 km vil dette tilsvare en avskrivningssats på 10 pst. lineært.

3) Gjennomsnittlig årlig verdifall iht. til bruktbilprisstatistikken (beregnet med utgangspunkt i 90 000 personbiler, statistikken er innhentet av Synergi AS).

4) Biler som driftsmiddel ligger i saldogruppene c og d.

5) Saldosatsen er omregnet til en lineær sats slik at verdifallet blir det samme for en tre år gammel bil.

Kilde: OFV, næringsorganisasjonene og Finansdepartementet.

### Avskrivningskostnader fordelt på kjørelengde og alder

Som nevnt i avsnitt 6.6.2 kan deler av kostnadene knyttet til verdifallet på en bil anses å være en fast kostnad pga. at bilen blir eldre, men i tillegg vil verdifall være avhengig av den årlige kjørelengden.

Det finnes ikke noe eksakt svar på hvor stor del av avskrivningene som skyldes alder ift. bruk. Dette vil bl.a. avhenge av biltype og hvor i landet vi befinner oss. Gruppen har imidlertid fått innhentet informasjon fra LeasePlan som har dokumentert avskrivningskostnadene i én alderskomponent og i én brukskomponent basert på sitt eget kostnadsmateriale. Dette datamaterialet kan gi en indikasjon på størrelsen på disse kostnadskomponentene, selv om det ikke nødvendigvis er helt representativt ift. alle firmabiler.

Tabell 6.5 viser LeasePlans kostnadsberegninger knyttet til avskrivning for hhv. 3 og 4 år gamle biler.<sup>11</sup> Tabellen illustrerer hvordan avskrivningskostnaden påvirkes av den årlige kjørelengden. Vi ser at det er relativt små variasjoner i avskrivningskostnaden avhengig av kjørelengde for 3 år gamle biler. Eksempelvis vil den årlige avskrivningskostnaden kun øke med om lag 2 500 kroner hvis bilen kjøres mellom 20 000 og 25 000 km i året mot en bil som kjøres under 10 000 km i året. I dette tilfellet vil derfor alderen på bilen være tilnærmet den eneste faktoren som har betydning for verdifallet på bilen. Den årlige kjørelengden får imidlertid større betydning for en 4 år gammel bil. En forklaring på dette kan være at sistnevnt bil har kjørt ett år lenger, noe som har resultert i at den i mange tilfeller har fått en samlet kjørelengde over 100 000 km, som ofte kan påvirke prisen på bilen, bl.a. i forhold til garanti.

Gruppen har basert seg på tallene for 3 år gamle biler, siden de fleste firmabilene avhendes innen den tid, og fordi utvalget for 3 år gamle biler er vesentlig større enn for 4 år gamle biler. Gitt en årlig privat kjørelengde på inntil 15 000 km og en total kjørelengde på inntil 25 000 i året, viser disse beregningene at om lag 91,5 pst. av avskrivningskostnadene henføres til den private fordelten. For en 4 år gammel bil skal tilsvarende om lag 85 pst. av avskrivningskostnadene henføres til den private fordelten.

*Tabell 6.5 LeasePlans kostnadsberegning av årlige avskrivningskostnader etter alder og kjørelengde. Kroner*

|  | Antall | Gj.sn. | Årlig kjørelengde. Km |
|--|--------|--------|-----------------------|
|--|--------|--------|-----------------------|

<sup>11</sup> LeasePlan har ikke klar å fremskaffe tall for 1 og 2 år gamle biler, fordi det er få firmabiler som omsettes i denne aldersgruppen.

|                  | biler | pris på bilen |          |               |               |               |               |               |                  |
|------------------|-------|---------------|----------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
|                  |       |               | 0-10 000 | 10 000-15 000 | 15 000-20 000 | 20 000-25 000 | 25 000-30 000 | 30 000-35 000 | 35 000 eller mer |
| 3 år gamle biler | 2440  | 282 950       | 44 180   | 44 180        | 46 630        | 47 890        | 51 340        | 54 680        | 57 430           |
| 4 år gamle biler | 130   | 294 050       | 30 600   | 39 730        | 45 900        | 52 400        | 48 110        | 54 020        | 76 910           |

Kilde: LeasePlan.

På nettet finnes det også flere ”kalkulatorer” som beregner bruktbilprisen justert for kilometerstand. Med utgangspunkt i en standard for årlig kjørelengde beregnes normal omsetningsverdi hvor det tas høyde for avvik i standard kjørelengde. Eksempelvis legger selskapet Listepri AS<sup>12</sup> til grunn at man må trekke fra 35 øre pr. km for kjøring utover 15 000 km i året når man skal beregne omsetningsverdien på bilen. Ifølge denne antagelsen blir forskjellen i pris på en bil som har kjøres 15 000 km i året og en bil som kjører 25 000 km i året 3 500 kroner. DinSide.no tilbyr tilsvarende tjeneste på sin nettside. Også ifølge deres ”kalkulator” skal listepriisen reduseres med om lag 30 øre pr. km for kjøring utover 15 000 km i året. I følge disse kalkulatorene skal derfor en noe større del av avskrivningskostnadene tilskrives den private bruken enn det LeasePlan sine tall indikerer.

Beregningene til OFV kan også gi en indikasjon på avskrivningskostnaden knyttet til alder ift. årlig kjørelengde. Dette skyldes at OFVs beregninger er basert på en antatt restverdi (beregnet med utgangspunkt i bilpriskatalogen) for en gitt kjørelengde på 120 000 km, og under ulike forutsetninger om alder, er det således mulig å isolere virkningen av hhv. alder og kjørelengde. Basert på disse opplysningene kan om lag 50 pst. av avskrivningene i gjennomsnitt tilskrives bilens alder, mens resten tilskrives bruken. Dersom man videre legger til grunn at den samlede årlige kjørelengden er 25 000 km, hvorav 15 000 km er privat kjøring, skal om lag 80 pst. av avskrivningskostnadene ifølge OFVs tall henføres til den private fordelten. Men OFVs beregninger er basert på biler som er hhv. 12, 8, 6 og 4 år gamle som i gjennomsnitt tilsvarer en alder på 7,5 år. Siden firmabiler normalt er nyere enn dette, kan dette tilsi at alderskomponenten bør settes høyere enn 50 pst. Dermed er det rimelig at godt over 80 pst. av avskrivningskostnadene skal henføres til den private bruken.

Alle de tre ulike kildene indikerer dermed at det meste av avskrivningskostnadene bør tilskrives den private bruken, trolig i størrelsesorden 90 pst.

Tabell 6.6 og 6.7 viser verdifallet til en firmabil med en kostpris på 299 000 kroner basert på bilbransjen anslag på avskrivninger (saldoavskrivning 18 pst. og lineær avskrivning 14,95 pst.), gitt at alderskomponenten knyttet til avskrivninger settes til hhv. 50 og 75 pst. Det resterende verdifallet, hhv. 50 pst. og 25 pst., antas videre i sin helhet å være knyttet til kjørelengden.

I tabell 6.6 er det lagt til grunn at den private kjørelengden utgjør 15 000 km og i tabell 6.7 20 000 km. Ved beregning av avskrivningskostnadene pr. km som følge av kjøringen, er det av beregningsmessige grunner lagt til grunn at verdifallet som følge av bilbruken er den samme pr. km uavhengig av hvor langt bilen kjøres. Slik vil det neppe være i praksis.

<sup>12</sup> [www.listepri.as](http://www.listepri.as)

Tabell 6.6 Avskrivningskostnader fordelt på kjørelengde og alder samlet sett og pr. km. Privat kjørelengde 15 000 km. Kostpris på bilen 299 000 kroner. Kroner

|                    |                                                          | Lineær <sup>1)</sup> | Lineær <sup>1)</sup> | Lineær <sup>1)</sup> | Saldo   | Saldo   | Saldo   |
|--------------------|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------|---------|---------|
|                    | Privat kjøring                                           | 15 000               | 15 000               | 15 000               | 15 000  | 15 000  | 15 000  |
|                    | Total kjøring                                            | 20 000               | 25 000               | 30 000               | 20 000  | 25 000  | 30 000  |
|                    | Andel privat kjøring                                     | 0,75                 | 0,6                  | 0,5                  | 0,75    | 0,6     | 0,5     |
| Alders-avskrivning |                                                          |                      |                      |                      |         |         |         |
| 50 pst             | Samlet kostnad                                           | 39 113               | 35 760               | 33 525               | 47 093  | 43 056  | 40 365  |
| 50 pst             | Kostnad pr. km                                           | 2,61                 | 2,38                 | 2,24                 | 3,14    | 2,87    | 2,69    |
| Memo:              | Andelen av avskr.kost. som tilskrives den private bruken | 88 pst.              | 80 pst.              | 75 pst.              | 88 pst. | 80 pst. | 75 pst. |
|                    |                                                          |                      |                      |                      |         |         |         |
| 75 pst             | Samlet kostnad                                           | 41 907               | 40 230               | 39 113               | 50 456  | 48 438  | 47 093  |
| 75 pst             | Kostnad pr. km                                           | 2,79                 | <b>2,68</b>          | 2,61                 | 3,36    | 3,23    | 3,14    |
| Memo:              | Andelen av avskr.kost. som tilskrives den private bruken | 94 pst.              | 90 pst.              | 88 pst.              | 94 pst. | 90 pst. | 88 pst. |

<sup>1)</sup>Den lineære avskrivningssatsene er beregnet slik at de gir det samme verdifallet etter 3 år som med en saldoavskrivning.

Kilde: Finansdepartementet.

Tabell 6.7 Avskrivningskostnader fordelt på kjørelengde og alder samlet sett og pr. km. Privat kjørelengde 20 000 km. Kostpris på bilen 299 000 kroner. Kroner

|                    |                                                          | Lineær <sup>1)</sup> | Lineær <sup>1)</sup> | Lineær <sup>1)</sup> | Saldo    | Saldo   | Saldo   |
|--------------------|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------|---------|---------|
|                    | Privat kjøring                                           | 20 000               | 20 000               | 20 000               | 20 000   | 20 000  | 20 000  |
|                    | Total kjøring                                            | 20 000               | 25 000               | 30 000               | 20 000   | 25 000  | 30 000  |
|                    | Andel privat kjøring                                     | 1,00                 | 0,80                 | 0,67                 | 1,00     | 0,80    | 0,67    |
| Alders-avskrivning |                                                          |                      |                      |                      |          |         |         |
| 50 pst             | Samlet kostnad                                           | 44 701               | 40 230               | 37 250               | 53 820   | 48 438  | 44 850  |
| 50 pst             | Kostnad pr. km                                           | 2,24                 | 2,01                 | 1,86                 | 2,69     | 2,42    | 2,24    |
| Memo:              | Andelen av avskr.kost. som tilskrives den private bruken | 100 pst.             | 90 pst.              | 84 pst.              | 100 pst. | 90 pst. | 84 pst. |
|                    |                                                          |                      |                      |                      |          |         |         |
| 75 pst             | Samlet kostnad                                           | 44 701               | 42 465               | 40 975               | 53 820   | 51 129  | 49 335  |
| 75 pst             | Kostnad pr. km                                           | 2,24                 | 2,12                 | 2,05                 | 2,69     | 2,56    | 2,47    |
| Memo:              | Andelen av avskr.kost. som tilskrives den private bruken | 100 pst.             | 95 pst.              | 92 pst.              | 100 pst. | 95 pst. | 92 pst. |

<sup>1)</sup>Den lineære avskrivningssatsene er beregnet slik at de gir det samme verdifallet etter 3 år som med en saldoavskrivning.

Kilde: Finansdepartementet.

Tabell 6.6 og 6.7 viser at avskrivningskostnadene vil kunne variere mye med hensyn til hvilke forutsetninger som gjøres, både sett ift. andelen av avskrivningene som antas å være knyttet til alder og ut fra hvor stor andel den private kjøringen utgjør av den totale årlige kjørelengden. Kostnaden pr. km varierer ut fra disse tabellene fra om lag 1,90 kroner pr. km (20 000 km i privat kjørelengde, 10 000 km i yrkeskjøring og 50 pst. aldersavskrivning) til om lag 3,40 kroner pr. km (15 000 km i privat kjørelengde, 5 000 km i privat kjøring og 75 pst. i aldersavskrivning) avhengig av hvor stor del av avskrivningskostnadene som antas å være knyttet til alder, og avhengig av omfanget på den private kjøringen. Gitt at 75 pst. av verdifallet er knyttet til alder og at bilen samlet sett kjøres 25 000 km i året, hvorav 15 000 km

er privat kjøring, skal om lag 90 pst. av avskrivningene tilskrives den private fordelen. De tidligere nevnte kildene kan tyde på at dette er en rimelig forutsetning. Gruppen har derfor basert seg på denne forutsetningen i sitt videre arbeid. Med utgangspunkt i bilbransjens anslag på avskrivninger for firmabiler (lineære avskrivningssats på 14,95 pst.), betyr dette en avskrivning på 2,68 kroner pr. km for en bil til 299 000 kroner. Gruppen har basert seg på disse forutsetningene i sitt videre arbeid.

### 6.6.3.2 Rentekostnader

Ved fastsettelsen av gjeldende km-satser for fordelsbeskatningen av firmabiler, er det ikke tatt hensyn til de finansielle kostnadene, jf. avsnitt 3.9. Etter arbeidsgruppens vurdering bør imidlertid også denne kostnaden tas med når man skal fastsette et mest mulig riktig kostnadsnivå på private bilholdskostnader. De gjennomsnittlige rentekostnadene av bundet kapital bør etter gruppens vurdering beregnes som:

$[(\text{Nybilpris} + \text{restverdi})/2]$  multiplisert med rentesats

OFV og LeasePlan bruker tilsvarende framgangsmetode. Når restverdien inkluderes i beregningen, blir rentekostnadene avhengig av verdifallet på bilen. Den isolerte kostnaden knyttet til renter på bundet kapital, blir mindre dess mer bilen faller i verdi. De samlede kostnadene knyttet til kapitalen (renter pluss avskrivninger) er imidlertid høyere med større verdifall.

OFVs beregninger av rentekostnader er basert på en rente før skatt. Etter arbeidsgruppens vurdering vil det imidlertid være riktigere å basere seg på en rente etter skatt, ettersom dette vil være den faktiske rentekostnaden skatteyteren står ovenfor dersom han hadde anskaffet en tilsvarende bil privat.

Tabell 6.8 viser tre ulike eksempler på finansiering av bil. Referansen er kjøp av bil til 299 000 kroner. Innhentede effektive renter på billån er fra DnB, Gjensidige Nor og Fokus Bank. Boliglånsrente er beste boliglånsrente på [www.dinside.no](http://www.dinside.no) sitt boligrentebarmeter fra 15. desember 2003, tilbudt av DnB (forutsetter medlemskap i NBBL). Tabellen viser at finansieringskostnaden vil avhenge av hvilke forutsetninger vi legger til grunn mht. finansieringskilde.

Tabell 6.8 Effektiv rente etter skatt. Prosent

| Alternativ                                   | Effektiv rente etter skatt <sup>1</sup> |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 0 pst. egenkap./5 år nedbetaling             | 5,1                                     |
| 35 pst egenkap./5 år nedbetaling             | 4,7                                     |
| Finansiering 60 pst. i boliglån <sup>1</sup> | 2,4                                     |

<sup>1</sup> Fradrag for 28 pst. av rentekostnadene i alminnelig inntekt.

<sup>2</sup> Det antas at bilkjøper kan nytte sikkerhet i allerede eksisterende boliglån

Kilde: DnB, Gjensidige Nor, Fokus Bank og Dinside.no.

Det er ikke opplagt hvilken finansieringsmåte en bør legge til grunn. Et rimelig prinsipp er imidlertid at man ved valg av en representativ rente, ikke velger en rente som medfører dårligere betingelser enn hva man best mulig kan oppnå alternativt.<sup>13</sup> Selv om man legger til grunn at dette skal være et bærende prinsipp, gir det ikke et entydig svar ved bilfinansiering. Man kan argumentere for at man bør legge seg på de beste billånstilbudene med 0 pst.

<sup>13</sup> Dette er et prinsipp som er benyttet i den nye metoden for fastsetting av normrente for beregning av fordel av rimelig lån i arbeidsforhold. Dette vil også sikre at grunnlaget for beskatning er mer robust mot kritikk.

egenkapital. På den annen side kan man argumentere for at enkelte bilkjøpere vil kunne finansiere kjøpet med sikkerhet i bolig, og dermed kunne redusere sin finansieringskostnad. Dette representerer i så måte to ytterpunkter, selv om utgangspunktet for begge er beste tilbud i markedet for de ulike finansieringsmetodene. En mellomløsning vil være å velge seg som utgangspunkt et snitt av tilbudene med billån som forutsetter 35 pst. egenkapital. Man vil da oppnå lavere rente ved at man binder egenkapital i bilen, og dermed avstår fra alternativ avkastning på disse midlene. Her vil dette imidlertid også være betydelige avvik mellom gjennomsnittlig og beste rente. Innhentede tilbud viser beste effektive rente etter skattefordel på om lag 3,7 pst. (Gjensidige Nor, forutsetter NAF-medlemskap), mens gjennomsnittlig effektive rente for de tre bankene under ett er om lag 4,7 pst. som vist i tabell 6.8. Gruppen har i det videre arbeidet valgt å legge til grunn en gjennomsnittlig effektiv rente på 4,7 pst. etter skatt. Dette tilsvarer en rente før skatt på 6,5 pst. En slik rente synes dermed å være et rimelig anslag på rentenivået sett i forhold til det rentenivået ulike banker opererer med på billån pr. i dag med 35 pst. egenkapital.<sup>14</sup>

Gitt at 90 pst. av avskrivningskostnaden tilskrives den private bruken av firmabilen, jf. avsnitt 6.6.3.1, blir de samlede rentekostnadene på om lag 11 220 i året eller på 0,75 kroner pr. km for en firmabil med en kostpris på 299 000 kroner.<sup>15</sup>

### 6.6.3.3 Forsikringskostnader

Utgifter til forsikring utgjør en annen del av kostnadene ved å ha bil, jf. tabell 6.3. Tabell 6.9 viser forsikringspremien i Oslo (ansvar og kasko), iht. If-Skadeforsikring og Gjensidige forsikring, for en 2001-modell Ford Mondeo 2.0 personbil, gitt en bonus på 60 pst. Avhengig av kjørelengde vil forsikringspremien variere fra om lag 10 -11 000 kroner for en kjørelengde på 8 000 km årlig til 25-30 000 kroner ved ubegrenset årlig kjørelengde.

*Tabell 6.9 Forsikringspremie (ansvar og kasko) for en Ford Mondeo 2001 modell. Oslo. 60 pst. bonus. Kroner*

| Kjørelengde | If-Skadeforsikring<br>årlig premie | Gjensidige |
|-------------|------------------------------------|------------|
| 5 000       | -                                  | 9 500      |
| 8 000       | 11 875                             | 9 600      |
| 12 000      | 13 176                             | 11 390     |
| 16 000      | 14 380                             | 12 970     |
| 20 000      | 16 397                             | 14 823     |
| 25 000      | 18 691                             | 17 983     |
| 30 000      | 20 301                             | 18 519     |
| Ubegrenset  | 25 547                             | 28 136     |

Kilde: Gjensidige og If-Skadeforsikring.

Kostnader knyttet til bilforsikring antas både å ha et variabelt og et fast kostnadselement. Det faste forsikringselementet bør i sin helhet ilegges den private bruken, mens det variable elementet bør splittes på hhv. den private og den yrkesmessige bruken. Det er usikkert hvor stor del av forsikringspremien som er en fast kostnad, og hvor mye som er en kilometeravhengig kostnad. Gruppen har lagt til grunn at kostnadene ved å forsikre en bil til 15 000 km i sin helhet skal tilskrives den private kostnaden, mens merkostnadene for å

<sup>14</sup> OFV har i sine kostnadsberegninger for 2003 lagt til grunn en rente på 7,75 pst. p.a.

<sup>15</sup> Restverdien etter 3 år er (299 000 kr-120 700 kr)=178 300 kr. Rentekostnaden blir dermed (299 000 kr + 178 300 kr)/2 \* 4,7 pst. = 11 220 kr eller 0,75 kr pr., km gitt en årlig privat kjørelengde på 15 000 km.

forsikre bilen for ytterligere 10 000 km kan anses som kostnaden knyttet til yrkesbruken. Gruppen antar at forsikringskostnadene knyttet til den private bruken ved en slik tilnærming metode, kan ses uavhengig av forsikringskostnadene knyttet til yrkesbruken. Slik vil det trolig være i praksis, siden kostnadene ved å forsikre en bil for 15 000 km i året neppe påvirkes av hvor langt bilen tidligere har gått.<sup>16</sup> Basert på eksemplet knyttet til å forsikre en Ford Mondeo fra 2001 (gjennomsnittet fra If og Gjensidige) kan om lag 70 pst. av de samlede forsikringskostnadene henføres som privat bruk, dvs. om lag 13 000 kroner i dette tilfellet. Dette er m.a.o. noe lavere enn det Gjensidiges og If-Skadeforsikrings tall skulle tilsi.

OFVs beregninger av forsikringskostnader tar utgangspunkt i opplysninger om kostnader for forsikring for flere bilmerker fra flere selskaper, og er således et bedre utgangspunkt enn typeeksemplet over. Arbeidsgruppen har derfor valgt å basere beregningen av forsikringskostnader på OFVs tallmateriale. Med utgangspunkt i det beregningsopplegget som er benyttet over, dvs. at den private kostnaden tilsvarende å forsikre en bil for 15 000 km i året bør 9 340 kroner eller 0,62 kroner pr. km tilfalle den private fordelen for en bil til 220 000 kroner. Tilsvarende skal 10 550 kroner eller 0,70 kroner pr. km tilskrives den private fordelen for en bil til 328 000 kroner. Med utgangspunkt i en firmabil til 299 000 kroner kan kostnaden pr. km beregnes til 0,68 kroner pr. km når en har basert seg på en vektet fordeling av kostnader pr. km ved de to bilkategoriene iht. OFVs eksempler.

#### 6.6.3.4 Vedlikehold

Vedlikeholdskostnader omfatter eksempelvis vask, rustbeskyttelse og rekvisita mv. Tabell 6.10 viser at vedlikeholdskostnadene beregnet av OFV faller med kjørelengden, noe som indikerer at deler av disse kostnadene er faste. Det er usikkert hvor stor del av denne kostnaden som er en fast kostnad, og hvor mye som er en kilometeravhengig kostnad. Vi har ikke kunne framskaffe nærmere informasjon som viser dette. Gruppen har derfor lagt til grunn at kostnadene ved å vedlikeholde en bil for en årlig kjørelengde på 15 000 km i sin helhet skal tilskrives den private bruken, mens merkostnadene ved vedlikehold for ytterligere 10 000 km kan anses som kostnaden knyttet til yrkesbruken.

Tabell 6.10. viser at vedlikeholdskostnadene for både en bil til om lag 220 000 kroner og til om lag 330 000 kroner med en årlig kjørelengde på 15 000 km, er om lag 2 700 kroner som tilsvarer 0,18 kroner pr. km.

*Tabell 6.10 OFVs anslag på samlede vedlikeholdskostnader og kostnaden pr. km for en bil til hhv. 219 000 kroner og 328 000 kroner under ulike forutsetninger om kjørelengde. Kroner*

|               | 15 000 km |         | 20 000 km |         | 30 000 km |         |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| Bilen pris ny | 219 000   | 328 000 | 219 000   | 328 000 | 219 000   | 328 000 |
| Vedlikehold   | 2 710     | 2 740   | 3 205     | 3 250   | 4 005     | 4 005   |
|               | 0,18      | 0,18    | 0,16      | 0,16    | 0,13      | 0,13    |

<sup>16</sup> En alternativ framgangsmetode hadde vært å forutsette at forsikringspremien knyttet til en begrenset årlig forsikringslengde, eksempelvis 8 - 10 000 km, antas å utgjøre de faste kostnadene ved forsikring, som i sin helhet skal tilskrives den private fordelen. Forsikringskostnader knyttet til kjøring utover dette, kunne deretter fordeles jevnt på hhv. privat og yrkeskjøring. En slik framgangsmetode vil gi om lag det samme resultatet som i beregningene over.

#### 6.6.4 Sammenstilling av privatøkonomiske kostnader ved bilhold

For en gjennomsnittlig firmabil til 299 000 kroner som har en samlet årlig kjørelengde på 25 000 km, hvorav 15 000 km er privat kjøring, kan kostnaden ved bilholdet som skal tilbakeføres som privat fordel utgjøre følgende:

- **Årsavgiften** tilskrives den private fordelen i sin helhet, 0,184 kroner pr. km.
- **Driftsutgifter**, kilometeravhengigekostnader (drivstoff, olje mv.). Med utgangspunkt i OFVs kostnadstall kan driftsutgiftene for den private bruken anslås til 1,25 kroner pr. km når en har basert seg på en vektet fordeling av kostnader pr. km.
- **Avskrivningskostnaden** er beregnet med utgangspunkt i at 75 pst. av avskrivningene kan tilskrives alder, og at den samlede kjøringen er 25 000 km i året, hvorav 15 000 km er privat kjøring. Dermed vil 90 pst. av avskrivningskostnaden tilføres privat bruk som tilsvarer om lag 2,68 kroner pr. km.
- **Rentekostnadene** er beregnet som den gjennomsnittlige kostnaden ved bundet kapital. Det er lagt til grunn en rente etter skatt på 4,7 pst. p.a. Rentekostnaden for den private bruken anslås til 0,75 kroner pr. km.
- **Forsikring**, kostnadene ved en årlig kjørelengde på 15 000 km tilskrives i sin helhet den private bruken. Med utgangspunkt i OFVs tall kan forsikringsutgiften anslås til 0,68 kroner pr. km når en baserer seg på en vektet fordeling av kostnader pr. km i OFVs eksempler.
- **Vedlikeholdskostnader** for den private bruken er satt til 0,18 kroner pr. km uavhengig av bilen listepri.

Gitt arbeidsgruppens valg av beregningsmetode og forutsetninger om kjørelengde, blir de private kilometerkostnadene for en gjennomsnittlig firmabil til 299 000 kroner 5,72 kroner pr. km. Sammenlignet med gjeldende sats for firmabiler i denne prisklassen (6,40 kroner pr. km) tilsier dette at km-satsen skal reduseres med om lag 65 øre eller med om lag 10 pst.

Tabell 6.11 viser de "nye" km-satsene innenfor den enkelte prisklasse av firmabiler. Det er tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig listepri innenfor den enkelte prisklassen.

Gruppen har som nevnt basert seg på OFVs beregninger når det gjelder kostnader knyttet til driftsutgifter, vedlikehold og forsikring. Kostnader knyttet til avskrivninger og rentekostnader er imidlertid som nevnt beregnet etter et annet opplegg. Men ettersom OFV kun har kostnadsberegninger for biler i tre forskjellige priskategorier, hhv. om lag: 140 000, 220 000 og 330 000 kroner, har man ikke i utgangspunktet et anslag for kostnadene knyttet til driftsutgifter, vedlikehold og forsikring for hver enkelt prisklasse. Gruppen har anslått disse kostnadene ut fra hvilken sammenheng det er mellom bilens pris og kostnad i de tre priskategoriene til OFV. Vi har i den forbindelse i utgangspunktet antatt at det er en sammenheng mellom pris og kostnader knyttet til driftsutgifter, vedlikehold og forsikring for biler i de øvrige firmabilskatteklassene, som for de tre bilkategoriene som OFV har med i sitt beregningsopplegg.

For dyrere biler, prisklassen over 450 000 kroner, har imidlertid gruppen lagt til grunn at kilometerkostnaden ved driftsutgifter, forsikring og vedlikehold er de samme som for biler i prisklassen opp til 330 000 kroner. Dette skyldes at gruppen ikke har kjennskap til utviklingen av disse kostnadene for dyrere biler. En mulighet hadde imidlertid vært å legge til grunn at kostnaden knyttet til forsikring og drift øker relativt sett like mye for biler til en pris over 330 000 kroner som for rimeligere biler. Det er imidlertid ikke opplagt at en slik tilnærming er riktig, ettersom det er grunn til å tro at både driftskostnader og kostnader knyttet til forsikring flater ut med økende listepri. Ifølge OFVs beregninger er forsikringskostnadene om lag 1

200 kroner høyere for en bil til om lag 330 000 kroner enn for en bil til om lag 220 000 kroner. Tilsvarende er driftsutgiftene om lag 2 300 kroner høyere. Gitt disse opplysningene kan m.a.o. kostnaden knyttet til forsikring og drift oppjusteres med om lag 18 øre pr. km når prisen på bilen øker med 100 000 kroner. Ifølge disse beregningene er m.a.o. økningen relativt beskjeden. Gruppen har som følge av dette og som følge av at det er usikkert hvordan disse kostnadene faktisk øker med bilens listepreis, valgt å se bort fra dette i beregningsopplegget.

Gitt arbeidsgruppens beregningsopplegg, er dagens km-satser for biler i prisklassene inntil 300 000 kroner om lag 12 pst. for høye. For biler over 450 000 kroner viser imidlertid beregningene at inntekstpåslaget er om lag 14 pst. for lavt.

*Tabell 6.11 Anslått nivå på kilometerkostnadene etter de ulike kostnadskomponentene ved bilhold, samt fordelssatsene pr. km etter gjeldende regler. Kroner pr. km*

| Listepreis       | Gjennomsnittlig listepreis | Dagens km-satser   | Års-avgift | Driftsutgifter | Avskrivningskostnader | Rente-kostnad | Forsikring | Vedlikehold | Nye km-satser | Pst. endring ift. dagens km-satser |
|------------------|----------------------------|--------------------|------------|----------------|-----------------------|---------------|------------|-------------|---------------|------------------------------------|
| 0 -100 000       | 53 700                     | 3,15 <sup>1)</sup> | 0,184      | 0,99           | 0,48                  | 0,13          | 0,542      | 0,18        | 2,51          | -20                                |
| 100 000-150 000  | 143 000                    | 4,05               | 0,184      | 0,99           | 1,28                  | 0,36          | 0,542      | 0,18        | 3,54          | -13                                |
| 150 000- 200 000 | 192 900                    | 4,70               | 0,184      | 1,10           | 1,73                  | 0,48          | 0,59       | 0,18        | 4,27          | -9                                 |
| 200 000-250 000  | 244 700                    | 5,55               | 0,184      | 1,16           | 2,19                  | 0,61          | 0,622      | 0,18        | 4,95          | -11                                |
| 250 000-300 000  | 291 400                    | 6,40               | 0,184      | 1,25           | 2,61                  | 0,729         | 0,673      | 0,18        | 5,63          | -12                                |
| 300 000-450000   | 379 700                    | 7,00               | 0,184      | 1,30           | 3,41                  | 0,95          | 0,7        | 0,18        | 6,72          | -4,0                               |
| over 450 000     | 577 100                    | 7,85 <sup>2)</sup> | 0,184      | 1,30           | 5,18                  | 1,44          | 0,7        | 0,18        | 8,98          | 14,4                               |

1) Gjennomsnittssatsen for firmabiler i prisklassen 0-75 000 kroner og 75-100 000 kroner.

2) Det er tatt hensyn til at 10 pst. av kostprisen utover 450 000 skal ilegges den private fordelten. Dette øker den effektive km-satsen med 0,33 kroner pr. km.

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

### 6.6.5 Gruppens kostnadsberegninger ift. LeasePlans tall

Gitt arbeidsgruppens valg av beregningsmetode og forutsetninger om kjørelengde, blir de private kilometerkostnadene for en firmabil i priskategorien 250 000 kroner til 300 000 kroner, 5,63 kroner pr. km. LeasePlan kommer på sin side fram til at kilometerkostnadene for en firmabil i denne priskategorien er om lag 3,60 kroner pr. km, eller om lag 35 pst. lavere. Det betydelige avviket mellom våre tall og LeasePlans tall, skyldes først og fremst at LeasePlan dividerer alle kostnadene på den totale kjørelengden. At LeasePlan opererer med en noe lenger årlig kjørelengde (28 500 km mot 25 000 km iht. våre beregninger) påvirker også beregningene. I vedleggstabell 8.4 gis det en nærmere oversikt over forskjellen mellom LeasePlans og våre kostnadsberegninger for de øvrige firmabilskatteklassene.

## 6.7 Fastsettelse av ny satsstruktur

### 6.7.1 Utvidelse av antall firmabilskatteklasser

Etter gjeldende regler er det syv ulike satser for fordelsbeskatningen av firmabil avhengig av bilens listepreis som ny, jf. avsnitt 3.8.1. I tillegg gis det et påslag i den private fordelten på 10 pst. av listepreisen som overstiger 450 000 kroner.

Av de syv ordinære firmabilskatteklassene er seks av dem for biler med listepris under 300 000 kroner. Dagens firmabilskatteklasser kan derfor virke noe "skjevfordelt" i forhold til den prisen som nyere biler normalt omsettes til. Gitt at en skal videreføre dagens system tilsier dette at det bør innføres flere nye firmabilskatteklasser for biler med listepris over 300 000 kroner. En utvidelse av antallet skatteklasser for firmabiler, vil dessuten sikre at man får et riktigere nivå på beskatningen og tabell 6.12 skisserer et forslag til en ev. ny satsstruktur.<sup>17</sup> Tabellen viser at km-satsen for biler i prisklassen 400 000 kroner til 450 000 kroner bør økes med om lag 4 pst., og at km-satsen bør økes ytterligere for dyrere biler om km-satsene skal være i tråd med de anslåtte kilometerkostnadene. I prisklassen over 700 000 kroner, hvor den gjennomsnittlige firmabilen har en listepris på om lag 950 000 kroner, viser våre beregninger at km-satsen bør økes med om lag 30 pst. ift. dagens km-sats.

*Tabell 6.12 En utvidelse av gjeldende satsstruktur. Kroner*

| Listepris         | Antall med firmabil | Gjennomsnittlig listepris | Dagens km-satser | Ny km-sats | Pst. endring ift. gjeldende regler |
|-------------------|---------------------|---------------------------|------------------|------------|------------------------------------|
| 1 - 100 000       | 180                 | 53 700                    | 3,15             | 2,51       | -20                                |
| 100 001 - 150 000 | 1 050               | 143 000                   | 4,05             | 3,54       | -13                                |
| 150 001 - 200 000 | 4 380               | 192 900                   | 4,7              | 4,27       | -9                                 |
| 200 001 - 250 000 | 12 780              | 244 700                   | 5,55             | 4,95       | -11                                |
| 250 001 - 300 000 | 9 630               | 291 400                   | 6,4              | 5,63       | -12                                |
| 300 001 - 350 000 | 4 550               | 331 800                   | 7                | 6,17       | -11,9                              |
| 350 001 - 400 000 | 4 030               | 378 000                   | 7                | 6,70       | -4,3                               |
| 400 001 - 450 000 | 4 380               | 430 000                   | 7                | 7,30       | 4,2                                |
| 450 001 - 500 000 | 2 450               | 475 500                   | 7,17             | 7,82       | 9,0                                |
| 500 001 - 550 000 | 1 400               | 525 100                   | 7,50             | 8,39       | 11,8                               |
| 550 001 - 600 000 | 880                 | 574 500                   | 7,84             | 8,95       | 14,3                               |
| 600 001 - 700 000 | 700                 | 646 500                   | 8,32             | 9,78       | 17,6                               |
| Over 700 000      | 700                 | 951 600                   | 10,37            | 13,28      | 28,1                               |
|                   | 47 098              |                           |                  |            |                                    |

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

### 6.7.2 Aldersavhengig fordelsbeskatning

Etter dagens regelverk har ikke alderen på bilen betydning for nivået på firmabilbeskatningen, selv om bilkostnadene reduseres med bilens alder. Den viktigste aldersavhengige kostnaden er avskrivningene. Bilens økonomiske verdifall er høyest i bilens første leveår. Deretter avtar den med bilens alder. Dette kan isolert sett tilsi at en bør basere seg på saldoavskrivninger framfor lineære avskrivninger som Skattedirektoratet hittil har basert beregningen av nivået på fordelsbeskatningen på.

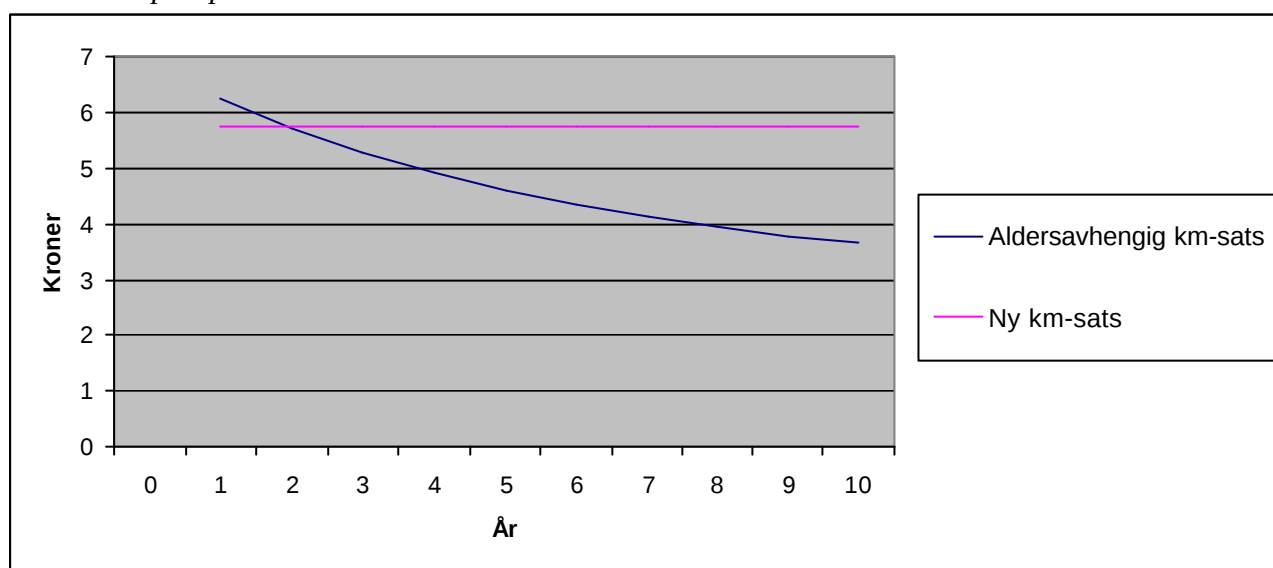
Reparasjonskostnader og vedlikehold er en annen kostnadstype som vil avhenge av bilens alder. Det er vanlig at kostnadene knyttet til reparasjoner øker en god del når bilen har passert

<sup>17</sup> Km-satsene i de "nye firmabilskatteklassene" er beregnet med utgangspunkt i den gjennomsnittlige firmabilen som befinner seg i den enkelte priskategorien ut fra opplysninger fra LTO-registeret. Beregningene er for øvrig basert på det samme opplegget som beskrevet i avsnittene over.

fire til fem år, selv om dette varierer avhengig av biltype og bruk. Dette skyldes at det er mange komponenter i bilen som etter hvert må skiftes ut samtidig som ev. nybilgaranti har utgått.

Figur 6.2 viser hvordan de anslåtte private kostnadene vil variere med alderen på bilen dersom en tok hensyn til at verdifallet på bilen avtar med bilens alder. I dette eksemplet er det lagt til grunn at en firmabil til 299 000 kroner avskrives med en saldo sats på 16,2 pst. (dvs. at 90 pst. av saldoavskrivningen på 18 pst. tilskrives den private fordel). Figuren illustrerer at kostnaden pr. km isolert sett vil reduseres med om lag 2 kroner mellom en ny bil og en tilvarende bil 10 år senere pga. avskrivningene. I realiteten vil imidlertid kostnadsforskjellen mellom en ny og en gammel bil være mindre enn dette, ikke minst fordi reparasjonsomkostningene vil øke med alderen på bilen.

*Figur 6.2 Eks. på alderavhengige bilkostnader og det nye nivået på km-satsen for en firmabil med en kostpris på 299 000 kroner*



Kilde: Finansdepartementet.

Gruppen har ikke kjennskap til hvordan alle bilkostnader, og især reparasjonskostnadene, vil variere med bilens alder. Trolig vil det være store variasjoner fra bil til bil, også av samme biltype. Selv om man hadde hatt tall for økningen i reparasjonsutgiftene, ville det ha vært svært vanskelig å ta hensyn til dette, noe som skyldes at også avskrivningene indirekte tar hensyn til at reparasjonsomkostningene øker med bilen alder. Dersom man hadde økt km-satsene tilsvarende økningen i reparasjonsutgiftene for eldre biler, vil dette trolig ha medført at man systematisk hadde overvurdert betydningen av reparasjonsutgiftene i km-satsene.

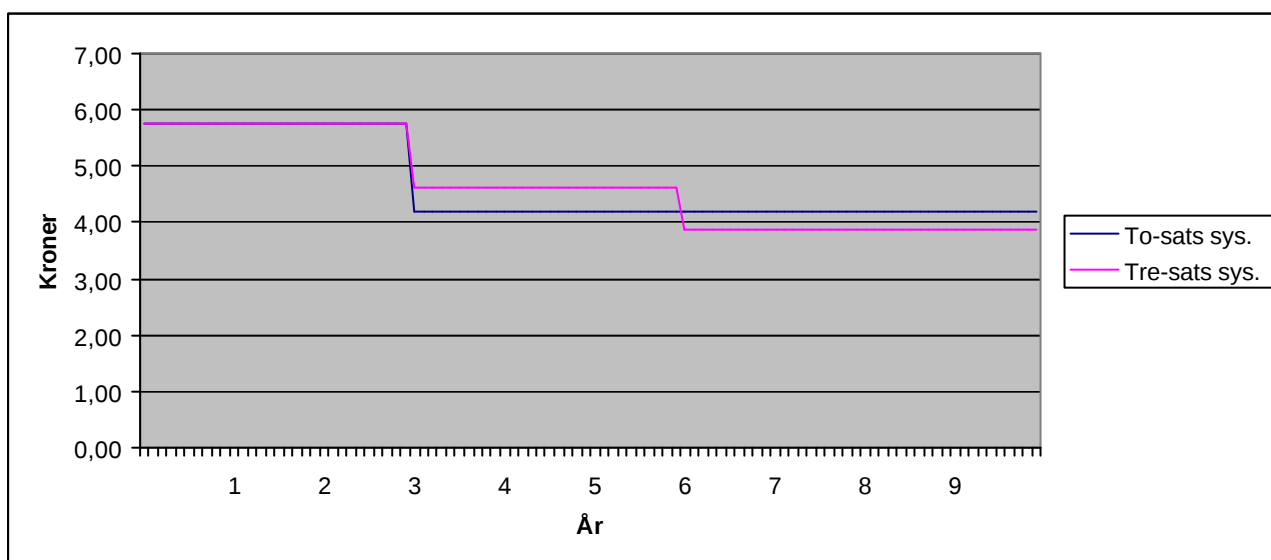
Selv om vi ikke har mulighet til å hensynta at bl.a. reparasjonsutgiftene øker med alderen på bilen i våre beregninger på en tilfredsstillende måte, endrer ikke dette ved det faktum at de samlede bilkostnadene med all sannsynlighet, vil reduseres med bilens alder. Dette bør det tas hensyn til ved fastsettelsen av firmabilbeskatningen. I lys av usikkerheten knyttet til de aldersavhengige bilkostnadene, mener gruppen at en bør ha et system med relativt få satser. Dette vil isolert sett også bidra til at vi får et enklere regelverk.

I figur 6.3 er det skissert to eksempler på aldersgraderte satser for en firmabil til 299 000 kroner. I beregningen av de nye km-satsene er det kun tatt hensyn til verdifallet på bilen, m.a.o. de øvrige kostnadselementene i km-satsene er holdt konstante, jf. over. Sånn sett gir

ikke den aldersavhengige km-satsen i figuren et riktig bilde på kostnaden av bilholdet avhengig av alder. Km-satsene er satt til den gjennomsnittlige kilometerkostnaden innenfor de ulike aldersintervallene. I tre-sats systemet er det lagt til grunn en km-sats for biler som er inntil tre år gammel, en km-sats for biler mellom tre og seks år og en sats for biler eldre enn seks år. To-sats systemet består av to km-satser, en km-sats for firmabiler som er inntil tre år gamle, og en sats for biler eldre enn tre år.

Som nevnt over er det kun avskrivningskostnadene som er forskjellig i de to alternativene. Grafene i figuren gjenspeiler derfor ikke de korrekte bilkostnadene ift. alderen på bilen. Det er særlig grunn til å anta at reparasjonsomkostnadene vil øke for særskilt eldre biler, m.a.o. øker bilkostnadene relativt sett mer for biler eldre enn 6 år enn for yngre biler. Vi antar derfor at det vil være mindre forskjell i de private bilkostnadene for biler mellom 3 til 6 år ift. eldre biler enn det figuren viser. Etter en samlet vurdering heller vi derfor i retning av at en aldersgradert beskatning bør bestå av to satser.

*Figur 6.3 Aldersavhengige km-satser for en firmabil med en opprinnelig kostpris på 299 000 kroner*



Kilde: Finansdepartementet.

### 6.7.3 Prosentligning av firmabil

Tabell 6.13 illustrerer virkningen av å legge om firmabilbeskatningen til noe lignende det danske systemet, dvs. at inntektpåslaget settes til en prosentsats av bilens kostpris, jf. avsnitt 5.1. I tabellen er det lagt til grunn at satsen settes til 30 pst. av bilens verdi under 250 000 kroner og 20 pst. av bilens verdi over 250 000 kroner. Vi har her valgt å basere et slikt alternativt system på to satser i stedet for én, ettersom et slikt system samsvarer bedre med de faktiske kostnadene ved bilhold enn kun ved bruk av en sats. Dette skyldes at deler av bilkostnadene er uavhengig av bilens pris.

En satsstruktur som skissert over medfører at inntektpåslag for firmabiler med en listepris på under 150 000 kroner blir lavere sammenlignet med inntektpåslaget etter de nye km-satsene. For firmabiler mellom 200 000 kroner og 400 000 kroner, dvs. for om lag 65 pst. av alle firmabilene, blir inntektpåslaget om lag det samme. For biler over 400 000 kroner vil inntektpåslaget bli noe høyere sammenlignet med inntektpåslaget etter de nye km-satsene.

Tabell 6.13 Anslått inntektpåslag<sup>1)</sup> etter gjeldende regler, med de nye km-satsene og inntektpåslag basert på prosentligning. Kroner

| Prisklasse        | Antall med firmabil | Gj.sn. listepris | Inntektpåslag gjeldende regler <sup>2)</sup> | Inntekts-påslag ny km-sats <sup>2)</sup> | Inntekts-påslag prosentsats | Forskjellen i inntektpåslag med en prosentsats modell og med de nye km-satsene | Forskjell i pst. av bilens listepris |
|-------------------|---------------------|------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 - 100 000       | 180                 | 53 700           | 46 940                                       | 37 430                                   | 16 110                      | -21 320                                                                        | -39,7                                |
| 100 001 - 150 000 | 1 050               | 143 000          | 60 340                                       | 52 690                                   | 42 900                      | -9 790                                                                         | -6,9                                 |
| 150 001 - 200 000 | 4 380               | 192 900          | 70 030                                       | 63 660                                   | 57 870                      | -5 790                                                                         | -3,0                                 |
| 200 001 - 250 000 | 12 780              | 244 700          | 82 690                                       | 73 800                                   | 73 410                      | -390                                                                           | -0,2                                 |
| 250 001 - 300 000 | 9 630               | 291 400          | 95 360                                       | 83 900                                   | 83 280                      | -620                                                                           | -0,2                                 |
| 300 001 - 350 000 | 4 550               | 331 800          | 104 300                                      | 91 930                                   | 91 360                      | -570                                                                           | -0,2                                 |
| 350 001 - 400 000 | 4 030               | 378 000          | 104 300                                      | 99 830                                   | 100 600                     | 770                                                                            | 0,2                                  |
| 400 001 - 450 000 | 4 380               | 430 000          | 104 300                                      | 108 720                                  | 111 000                     | 2 280                                                                          | 0,5                                  |
| 450 001 - 500 000 | 2 450               | 475 500          | 106 850                                      | 116 500                                  | 120 100                     | 3 600                                                                          | 0,8                                  |
| 500 001 - 550 000 | 1 400               | 525 100          | 111 810                                      | 124 970                                  | 130 020                     | 5 050                                                                          | 1,0                                  |
| 550 001 - 600 000 | 880                 | 574 500          | 116 750                                      | 133 410                                  | 139 900                     | 6 490                                                                          | 1,1                                  |
| 600 001 - 700 000 | 700                 | 646 500          | 123 950                                      | 145 720                                  | 154 300                     | 8 580                                                                          | 1,3                                  |
| Over 700 000      | 700                 | 951 600          | 154 460                                      | 197 870                                  | 215 320                     | 17 450                                                                         | 1,8                                  |

1) Inntektpåslaget er beregnet med utgangspunkt i gjennomsnittlig listepris innenfor de enkelte prisklassene.

2) Inntektpåslaget er beregnet med utgangspunkt i kilometersjablonen for privat kjørelengde på 13 000 km, tillagt gjennomsnittlig innrapporter kjøring mellom hjem og arbeid, dvs. 1 900 km.

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

For å hindre at biler med en listepris på under 150 00 kroner får et inntektpåslag som er vesentlig lavere enn de faktiske bilholdskostnadene, er det ev. mulig å innføre en minimumsverdi for bilens verdi slik som i det danske systemet. Med en minsteverdi på 150 000 kroner vil inntektpåslaget aldri bli mindre enn 30 000 kroner, noe som i større grad gjenspeiler bilholdskostnadene for en gjennomsnittlig firmabil under 150 000 kroner. Vi har imidlertid ikke innarbeidet en slik minimumsverdi i vår skisse til prosentligningsmodell som er illustrert i tabell 6.13.

En beskatningsmodell basert på en prosentligning kan kombineres med en aldersgradert beskatning, jf. avsnitt 6.7.2. I tabell 6.13 er det ikke tatt hensyn til en aldersgradert beskatning.

## 6.8 Provenyvirkninger

### 6.8.1 Videreføring av gjeldende regelverk

Provenyvirkningen av en endring i beskatningen av firmabil kan beregnes på to måter, enten ved å bruke SSBs skattemodell LOTTE, eller ved å benytte lønns- og trekkoppgave registeret til Statistisk sentralbyrå (LTO). Beregninger basert på LOTTE-modellen har bl.a. den fordel at det muliggjør å hensynta den enkelte skattyters skatteposisjon ifm. provenyberegninger. Men siden LOTTE-modellen er basert på inntektsåret for 2001, mens LTO-registeret bygger på 2002-grunnlaget, og følgelig er basert på gjeldende firmabilbeskatning for 2002, har arbeidsgruppen likevel valgt å basere provenyberegningene på LTO-registeret.

Tabell 6.14 viser bl.a. innrapportert beløp på LTO-kode 118 Fri bil for årene 1999 til 2002. Ikke uventet økte den innrapporterte fordelten av firmabil fra 2001 til 2002 som følge av innstramningen i regelverket i 2002. Men økningen i den innrapporterte fordelten på om lag 440 mill. kroner, er imidlertid om lag 460 mill. kroner lavere enn det departementet la til

grunn ifm. innstrammingen av regelverket for 2002. Som nevnt i avsnitt 6.2 har dette trolig sammenheng med at flere har avstått fra firmabil, dels pga. innstrammingen av regelverket, men også pga. tilbakegangen i norsk økonomi fra 2001 til 2002. En annen viktig grunn er at det har blitt relativt sett gunstigere å benytte kjøregodtgjørelse i stedet for firmabil, jf. avsnitt 6.2. Gitt de nye opplysningene anslås en reversering av innstrammingen ifm. budsjettet for 2002 å gi et provenytap på i størrelsesorden 265 mill. kroner.<sup>18</sup>

Tabell 6.14: Totalt innrapportert beløp på LTO-kode 118 Fri bil. 1999 - 2002. Mill. kroner

| År    | Totalt innrapportert beløp på LTO-registeret. |
|-------|-----------------------------------------------|
| 1999  | 3 211                                         |
| 2 000 | 3 344                                         |
| 2 001 | 3 554                                         |
| 2 002 | 3 994                                         |

Kilde: LTO-registeret.

Fordelsfastsettelsen av firmabil er lineær i km-satsene, m.a.o. vil en prosentvis nedjustering av km-satsene redusere det trekkpliktige beløpet/fordelen av firmabil forholdsmessig like mye. Tabell 6.13 viste arbeidsgruppens anslag på de private bilholdskostnadene i de ulike firmabilskatteklassene. Gitt at fordelsbeskatningen fastsettes til dette nivået i hver prisklasse, betyr dette at km-satsene i gjennomsnitt skal nedjusteres med knappe 5 pst. ift. gjeldende nivå. Basert på LTO-registeret for 2002 vil en slik reduksjon gi et provenytap på om lag 130 mill. kroner, inkl. arbeidsgiveravgift.<sup>19</sup>

Tabell 6.15 viser hvordan provenyvirkningen fordeler seg på de ulike firmabilskatteklassene. I gjennomsnitt vil firmabilskatten reduseres med om lag 2 100 kroner. Biler med en verdi opp til 450 000 kroner vil få en skattelette på mellom 2 000 kroner og 5 500 kroner, mens dyrere biler i gjennomsnitt vil få om lag 8 000 i økt skatt.

Tbell 6.15 Anslått provenytap av en endring av km-satsene i tråd med beregningene i tabell 6.11 etter prisklasse

| Listepris         | Antall med firmabil | Gjennom-snittlig listepris. Kroner | Gj.sn. firmabilskatt med nye km-satser. Kroner | Gj.sn. firmabilskatt med gjeldende km-satser. Kroner | Gj.sn. endring i skatt. Kroner | Gj.sn. endring i skatt ift. bilens listepris. Pst. | Samlet endring i skatt. Inkl. arb.giv.avg Mill. kroner. |
|-------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 0 -100 000        | 530                 | 53 700                             | 17 940                                         | 22 500                                               | -4 550                         | -8,5                                               | -3                                                      |
| 100 000 - 150 000 | 1 300               | 143 000                            | 25 260                                         | 28 930                                               | -3 670                         | -2,6                                               | -6                                                      |
| 150 000 – 200 000 | 4 400               | 192 900                            | 30 520                                         | 33 570                                               | -3 050                         | -1,6                                               | -17                                                     |
| 200 000 – 250 000 | 12 760              | 244 700                            | 35 380                                         | 39 650                                               | -4 260                         | -1,7                                               | -69                                                     |
| 250 000 – 300 000 | 9 240               | 291 400                            | 40 230                                         | 45 720                                               | -5 490                         | -1,9                                               | -64                                                     |
| 300 000 - 450000  | 12 600              | 379 700                            | 48 000                                         | 50 010                                               | -2 000                         | -0,5                                               | -32                                                     |
| over 450 000      | 6 270               | 577 100                            | 64 180                                         | 56 100                                               | 8 080                          | 1,4                                                | 64                                                      |
| I alt             | 47 100              | 324 000                            | 42 620                                         | 44 750                                               | -2 130                         | -1,1                                               | -127                                                    |

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

<sup>18</sup> I forbindelse med budsjettet for 2002 ble det lagt til grunn at innstrammingen ville gi en provenyøkning på om lag 545 mill. kroner.

<sup>19</sup> I følge selvangivelsesstatistikken er om lag 90 pst. av de som har firmabil i toppskatteposisjon. Gitt en gjennomsnittlig sats for arbeidsgiveravgift på 12,7 pst. blir den effektive skattesatsen på det innrapporterte beløpet 60,65 pst.

I vedleggstabell 8.5 er provenyvirkningen av endringen av regelverket presentert mer finfordelt i forhold til bilens listepreis.

### **6.8.2 Aldersavhengig fordelsbeskatning**

I avsnitt 6.7.2 er det skissert en omlegging av firmabilbeskatningen der firmabiler eldre enn 3 år skal beskattes med utgangspunkt i km-satser som er redusert med 25 pst., mens nyere biler beskattes ut fra de nye km-satsene. Et slikt system vil medføre at beskatningen av firmabiler eldre enn 3 år isolert sett blir redusert med 25 pst.

På kort sikt vil provenyvirkningen av en slik omlegging være begrenset, som følge av at de aller fleste firmabilene er nyere enn tre år.<sup>20</sup> Etter gruppens vurdering vil imidlertid en slik omlegging isolert sett neppe øke provenytapet med mer enn om lag 5 mill. kroner på kort sikt, selv om dette anslaget er svært usikkert.<sup>21</sup> Provenytapet forventes imidlertid å bli høyere på noe sikt.

En ev. innføring av aldersgrader beskatning som skissert over, vil dessuten redusere provenyvirkningen av å oppheve 75-prosentregelen for tilbakeføring av privat bruk av yrkesbil, ettersom en stor andel av yrkesbilene er eldre enn 3 år. Våre beregninger tyder på at den isolerte skatteletten av en slik omlegging utgjør mellom 100 og 140 mill. kroner, jf. avsnitt 6.9. Det kan imidlertid gjennomføres bedre provenyberegninger medio april, når en får nye og bedre opplysninger om aldersfordelingen på yrkesbiler fra Skattedirektoratet.

### **6.8.3 Innføring fordelsbeskatning av firmabil - prosentligning**

I avsnitt 6.7.3 er det skissert en satsstruktur der firmabilskatningen skal utgjøre 30 pst. av bilens verdi under 250 000 kroner og 20 pst. bilens verdi over 250 000 kroner. En slik omlegging vil være om lag provenynøytral ift. en videreføring av dagens regler der km-satsene er tilpasset de faktiske kostnadene ved bilholdet i de ulike firmabilskatteklassene.

Tabell 6.16 viser virkningen av en slik endring av firmabilbeskatningen. En omlegging av dagens ordning til en prosentligningsmodell medfører en noe større skattelettelse for de med rimelige firmabiler og en noe større skatteskjerpelse for de med dyrere firmabiler sammenlignet med en ren reduksjon av satsene.

---

<sup>20</sup> I følge LeasePlans undersøkelse av 2002, er 90 pst. av firmabilene nyere enn 3 år. Dette anslaget er basert på deres eget tallmateriale, og er nødvendigvis ikke representativt for alle firmabiler. Ifølge If-Skadeforsikring sine tall er om lag tre fjerdedeler av de firmaeide personbilene nyere enn tre år.

<sup>21</sup> Gitt at 10 pst. av provenytapet av å redusere dagens satser til de "nye" km-satsene er knyttet til firmabiler eldre enn 3 år, blir økningen i provenytapet 13 mill. \* 1,25 = 3 mill. kroner.

Tabell 6.16 Anslått endring i skatt ved en omlegging til prosentligning. Kroner

| Listepris         | Antall med firmabil | Gj.sn. listepris | Gj.sn. firmabilskatt med nye km-satser | Gj.sn. firmabilskatt med prosentsats | Gj.sn. endring i skatt | Gj.sn. endring i skatt ift. bilens lisepris. Pst. | Samlet endring i skatt. inkl. arb.giv.avg. Mill. kroner. |
|-------------------|---------------------|------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1 - 100 000       | 180                 | 53 700           | 17 940                                 | 7 720                                | -10 220                | -19,0                                             | -2                                                       |
| 100 001 - 150 000 | 1 050               | 143 000          | 25 260                                 | 20 570                               | -4 690                 | -3,3                                              | -6                                                       |
| 150 001 - 200 000 | 4 380               | 192 900          | 30 520                                 | 27 740                               | -2 770                 | -1,4                                              | -15                                                      |
| 200 001 - 250 000 | 12 780              | 244 700          | 35 380                                 | 35 200                               | -180                   | -0,1                                              | -3                                                       |
| 250 001 - 300 000 | 9 630               | 291 400          | 40 230                                 | 39 930                               | -300                   | -0,1                                              | -4                                                       |
| 300 001 - 350 000 | 4 550               | 331 800          | 44 080                                 | 43 800                               | -270                   | -0,1                                              | -2                                                       |
| 350 001 - 400 000 | 4 030               | 378 000          | 47 860                                 | 48 230                               | 360                    | 0,1                                               | 2                                                        |
| 400 001 - 450 000 | 4 380               | 430 000          | 52 130                                 | 53 220                               | 1 090                  | 0,3                                               | 6                                                        |
| 450 001 - 500 000 | 2 450               | 475 500          | 55 850                                 | 57 580                               | 1 720                  | 0,4                                               | 5                                                        |
| 500 001 - 550 000 | 1 400               | 525 100          | 59 920                                 | 62 340                               | 2 420                  | 0,5                                               | 4                                                        |
| 550 001 - 600 000 | 880                 | 574 500          | 63 970                                 | 67 080                               | 3 100                  | 0,5                                               | 3                                                        |
| 600 001 - 700 000 | 700                 | 646 500          | 69 870                                 | 73 980                               | 4 110                  | 0,6                                               | 4                                                        |
| Over 700 000      | 700                 | 951 600          | 94 870                                 | 103 240                              | 8 360                  | 0,9                                               | 7                                                        |
|                   | 47 100              | 326 000          | 42 820                                 | 42 820                               | 0                      | 0                                                 | 0                                                        |

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

#### 6.8.4 Næringsorganisasjonens modell

I rapporten fra næringsorganisasjonene fra mai 2002 foreslås det en ny modell for beskatning av firmabiler. Modellen er langt på vei basert på de opplysningene som ble avdekket i LeasePlans undersøkelse i denne rapporten, jf. avsnitt 7.4. En omlegging i tråd med næringsorganisasjonenes forslag vil på usikkert grunnlag gi et provenytpå på om lag 1,1 mrd. kroner, jf. vedleggstabell 8.6.

#### 6.9 Empiri knyttet til yrkesbil

##### 6.9.1 Antall personlig næringsdrivende med yrkesbil

Som påpekt innledningsvis finnes det svært begrenset statistikk om omfanget mv. knyttet til yrkesbil. I følge SSB finnes det ingen samlet oversikt over antallet personlig næringsdrivende med yrkesbil som får fradrag for bilhold, og som samtidig får redusert dette beløpet med privat kjøring. De eneste opplysningene SSB har på dette området er andelen personer med næringsoppgave 1 og 2<sup>22</sup> i SSBs inntekts- og formuesundersøkelse som er registrert med tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil, jf. avsnitt 6.3. Det finnes ikke tilsvarende opplysninger om andelen selvstendig næringsdrivende i primærnæringene som får fradrag for bruk av bil i yrkessammenheng.

Som vist i avsnitt 4.2 kan tilbakeføringen for privat bruk av yrkesbil beregnes to måter, enten gjennom standardreglene for firmabilbeskatning eller ved at tilbakeføringen blir bestemt ut fra den såkalte 75-prosentregelen. I sistnevnte tilfelle skal tilbakeføringen for den private bruken ikke overstige 75 pst. av de samlede kostnadene ved bilholdet der avskrivningskostnaden fastsettes til 10 pst. av bilens kostpris som ny.

<sup>22</sup> Næringsoppgave 1 skal benyttes av de som har begrenset regnskapsplikt (bl.a. selvstendige næringsdrivende), mens næringsoppgave 2 skal benyttes av fullt regnskapspliktige, bl.a. AS.

Tilbakeføringen av privat bruk av yrkesbil føres i post 7099 i næringsoppgave 1 eller 2, og i den forbindelse skilles det ikke mellom hvilken av de to metodene som er brukt for å fastslå tilbakeføringen av privat bruk av yrkesbil.

Som vist i avsnitt 4.2 vil det i nesten alle tilfeller lønne seg å få beregnet tilbakeføring for privat bruk etter 75-prosentregelen. Det vil trolig i de fleste tilfeller kunne bli aktuelt å benytte standardreglene dersom man kjører over 40 000 km i yrkessammenheng, siden firmabilbeskatningen i så tilfelle er lempeligere. Ettersom det trolig er svært få som får beregnet tilbakeføringen etter standardreglene, har gruppen beregningsteknisk valgt å legge til grunn at samtlige benytter 75-prosentregelen ved beregning av tilbakeføringen.

Tabell 6.17 viser at 16 pst. av de selvstendige næringsdrivende som leverer inn næringsoppgave 1 eller 2 får beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil. Tilbakeføringen utgjorde i gjennomsnitt, for de som fikk beregnet tilbakeføring, 31 750 kroner i 2001. Ettersom tilbakeføring i 2001 utgjorde 50 pst., tilsvarer dette om lag 63 500 kroner i samlede bilutgiftene inklusive påslaget på 10 pst. av bilen listepreis som ny.

*Tabell 6.17 Andel næringsdrivende som har benyttet Næringsoppgave 1 og 2 som får beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil, samt gjennomsnittlig tilbakeføring. 2001*

| Gjennomsnittlig tilbakeføring    | Gjennomsnittlig tilbakeføring. Kroner | Andel med innrapportert tilbakeføring. Pst. |
|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------|
| Uten fordel ved privat kjøring   | 0                                     | 84                                          |
| 1- 52 650                        | 26 700                                | 14                                          |
| 52 651 - 61 100                  | 55 900                                | 1                                           |
| 61 101 og over                   | 78 300                                | 1                                           |
| I alt                            | 4 900                                 | 100                                         |
| I alt blant de med tilbakeføring | 31 750                                | 16                                          |

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

## **6.10 Provenyvirkninger av endringer i regelverket for yrkesbil**

### **6.10.1 Opprinnelig provenyanslag av innstramningen fra 2002**

I forbindelse med provenyberegningen knyttet til innstramningen i yrkesbilbeskningen i budsjettet for 2002, hadde man ikke opplysninger om tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil fra næringsoppgave 1 og 2. Økningen i tilbakeføringen ble på skjønnsmessig grunnlag anslått med utgangspunkt i OFVs kostnadsberegninger for en bil til om lag 200 000. Basert på disse opplysningene ble økningen i tilbakeføring som følge av innstramningen antatt å utgjøre i gjennomsnitt 14 000 kroner. Det ble videre antatt at 25 pst. av de næringsdrivende (etter sosioøkonomisk status) fikk beregnet tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil (42 500 personer). Under forutsetning om at 50 pst. av de som var selvstendige næringsdrivende betaler 13,5 pst. toppskatt og at trygdeavgiften utgjør i gjennomsnitt 10 pst. ble dermed innstramningen anslått å gi en provenyøkning på om lag 270 mill. kroner i 2002.

### **6.10.2 Nye provenyanslag av innstramningen fra 2002**

I følge Inntekts- og formuesundersøkelsen for 2001 utgjør antallet næringsdrivende med yrkesbil, ekskl. primærnæringene, om lag 16 pst. Dette er om lag 9 prosentpoeng lavere enn det som ble lagt til grunn ifm. innstramningen i 2002. Gitt at om lag 15 000 av de selvstendige næringsdrivende i primærnæringene har yrkesbil, jf. avsnitt 6.3, er det dermed i

størrelsesorden 30 000 personer som blir berørt av ev. endringer i regelverket (mot vel 40 000 personer ifølge de tidligere beregningene).

I følge tabell 6.17 er gjennomsnittlig tilbakeføring for de som fikk beregnet tilbakeføring i 2001 om lag 32 000 kroner. Gitt at i størrelsesorden 30 000 personer vil være gjenstand for tilbakeføring for privat bruk av yrkesbil i 2004, vil m.a.o. det skattepliktige inntektsgrunnlaget reduseres med om lag 480 mill. kroner som følge av en reversering av innstrammingen f.o.m. 2002.

Vi har ikke innhentet informasjon om skatteposisjonen til denne gruppen næringsdrivende. Gruppen har derfor lagt til grunn den samme forutsetningen som i budsjettet for 2002, jf. over.<sup>23</sup> Gitt disse forutsetningene vil en reversering av innstrammingen f.o.m. 2002 gi et provenytab på om lag 215 mill. kroner i 2004. At provenyanslaget er lavere enn i budsjettet for 2002 skyldes i hovedsak at det er færre personer som blir berørt av skatteomleggingen.

### **6.10.3 Provenyvirkningen av å avvike 75-prosentregelen med nye km-satser**

Etter det gruppen vet foreligger det ingen oversikt over hvordan yrkesbilene er fordelt etter prisklasse. Tabell 6.17 indikerer imidlertid at de aller fleste yrkesbilene er relativt rimelige biler, siden de gjennomsnittlige bilutgiftene samt påslaget på 10 pst. av bilen kostpris som ny, er om lag 63 500 kroner i 2001. I følge OFVs kostnadsberegninger tilsvarer dette om lag de gjennomsnittlige bilutgiftene for en bil til 220 000 kroner, gitt en årlig kjørelengde på 15 000 km. Dersom en gjennomsnittlig yrkesbil befinner seg i prisklassen 200-250 000 kroner, blir tilbakeføringen for privat bruk, sett ift. de nye km-satsene, 64 500 kroner.<sup>24</sup> For en gjennomsnittlig yrkesbil anslås tilbakeføringen dermed å øke med om lag 16 500 kroner som følge av en avvikling av 75-prosentregelen. Samlet sett antas en slik omlegging å gi en provenyøkning på i størrelsesorden 220 mill. kroner.

Dersom en legger om firmabilbeskatningen til en prosentligningsmodell kan det gi en ytterligere innstramming, anslagsvis mellom 10 og 20 mill. kroner, for yrkesbilbrukere. Dette skyldes at ved en slik omlegging av beskatningen, vil prosentligningen også omfatte kjøring mellom hjem og arbeid, og det er grunn til å tro at mange yrkesbilbrukere har en kortere kjørelengde ifm. arbeidsreiser enn den gjennomsnittlige firmabilbruker.

### **6.10.4 Provenyvirkningen av å avvike 75-prosentregelen med nye-km-satser og aldersgradert beskatning**

En avvikling av 75-prosentregelen, gitt de nye km-satsene, kombinert med en innføring av en aldersgradert beskatning vil i praksis innebære at yrkesbiler som er eldre enn 3 år i gjennomsnitt får om lag det samme tilbakeføringsbeløpet som etter gjeldende 75-prosentregel. Gitt en aldersfordelingen av yrkesbiler i tråd med aldersfordelingen for alle foretaksregistrerte biler, dvs. at mellom 40 – 60 pst. er nyere enn 3 år jf. vedleggstabell 8.7, blir provenyøkningen på mellom 90 og 130 mill. kroner av en slik omlegging. Det vil imidlertid være mulig å utarbeide bedre provenyanslag av en slik omlegging fom. april i år, siden Skattedirektoratet da har mulighet til å fremskaffe opplysninger om aldersfordelingen av de yrkesbilene de har i sitt dataregister (SLN-registeret).

---

<sup>23</sup> En gjennomsnittlig trygdeavgift på 10 pst. er anslått på bakgrunn av andelen med næringsinntekt fra primærnæringen. I 2004 anslås om lag 33 pst. av 140 000 med næringsinntekt å ha næringsinntekt fra primærnæringen.  $(0,33 * 7,8 + 0,67 * 10,8 = 10)$

<sup>24</sup> Det er lagt til grunn at yrkesbiler ikke benyttes til kjøring mellom hjem og arbeid.

### 6.11 Oppsummering

De anslåtte provenyvirkningene av ulike endringer i firmabilbeskatning og i beskatningen i yrkesbil er oppsummert i tabell 6.18.

Tabell 6.18 Anslått provenyvirkning av ulike endringer i beskatningen av firmabiler og yrkesbiler

| <b>Firmabil</b>                                                                            | Lettelse i beskatning.<br>Mill. kroner |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 10 000 km som kilometersjablon, jf. regelverket tom. 2001                                  | 265                                    |
| Justering av dagens regelverk (endrede km-satser og firmabilklasser)                       | 130                                    |
| En prosentligning av firmabil (30 pst. av bilens kostpris opp til 250' og 20 pst. over)    | 130                                    |
| Justering av gjeldende regler/prosentligning med aldersgradert beskatning                  | 135                                    |
| <b>Yrkesbil</b>                                                                            |                                        |
| Innføring av 50-prosentregel, jf. regelverk tom. 2001                                      | 215                                    |
| Avvikling av 75-prosentregelen, gitt ny firmabilbeskatning                                 | Mellom 220 og 240 i økt skatt          |
| Avvikling av 75-prosentregelen, gitt nye km-satser, kombinert med aldersgradert beskatning | Mellom 90 og 130 i økt skatt           |
| <b>Næringsorganisasjonenes forslag</b>                                                     |                                        |
| En reduksjon av km-satsene mv.                                                             | 1 100                                  |

## 7. Vurderinger

### 7.1 Innledning

Bakgrunnen for arbeidsgruppens arbeid har vært å vurdere om gjeldende firmabilbeskatning er riktig tilpasset kostnadene ved den private bruken av firmabil i lys av Sivilombudsmannens vurdering av saken. Spørsmålet dreier seg i hovedsak om km-satsene til bruk ved fordelsbeskatning av privat bruk av arbeidsgivers bil som er fastsatt av Skattedirektoratet, er høyere enn de faktiske kostnadene skulle tilsi. Men det har også vært uklart hvor lang den gjennomsnittlige private kjøringen med firmabil er.

Etter skatteloven skal alle private fordeler vunnet ved arbeid, herunder naturalytelser som firmabil, beskattes som avlønning i kontanter. Dette prinsippet er viktig for å unngå at skattegrunnlaget uthules ved at store deler av avlønningen av arbeid skjer gjennom naturalytelser. Et riktig beskatningsnivå av firmabiler vil avhenge av den private bruken. Dette kan illustreres med to eksempler:

- Dersom arbeidsgiveren holder tjenestebil for den ansatte, uten noen som helst privatbruk, bør det i utgangspunktet ikke ilegges fordelsbeskatning
- Dersom firmabilen både brukes i tjeneste og privat, bør den ansatte beskattes ut fra en standard privat fordel som gjenspeiler de kostnadene som arbeidstakeren ville ha pådratt seg dersom han selv måtte bære kostnaden ved å holde en tilsvarende bil privat, men hvor det altså tas hensyn til at bilen også benyttes til yrkeskjøring.

I praksis vil det imidlertid være svært vanskelig å utforme en korrekt individuell beskatning av den private bruken av firmabil, forutsatt at den faktiske bruken skal være enkel å kontrollere. Det vil være svært vanskelig for ligningsmyndighetene å etterprøve hvor mye firmabiler faktisk brukes privat og i yrkesmessig sammenheng. Å basere beskatningen på

kjørebøker, slik regelverket var fram til 1987, gav isolert sett motiver til å oppgi for stor andel av bilbruken som yrkeskjøring samtidig som det var et administrativt komplisert system, særlig for ligningsmyndighetene. For å forenkle beskatningen administrativt har en derfor siden 1987 benyttet seg av sjabloner.

Innenfor firmabilbeskatningen skjer dette ved at fordelene ved den private bruk av arbeidsgivers bil fastsettes etter en privat kjørelengde på 13 000 km pr. år tillagt faktisk kjøring mellom hjem og arbeidssted. Den enkelte skattyters faktiske årlige kjørelengde og arbeidsgivers faktiske årlige kostnader ved bilholdet får dermed ikke betydning for fordelsbeskatningen. Administrative forenklinger går altså på bekostning av treffsikkerheten i beskatningen av den enkelte (i forhold til det skatterettslige riktige beskatningsnivået) når det benyttes sjabloner.

Arbeidsgruppen har forsøkt å anslå hva som kan forventes å være den gjennomsnittlige private fordelene av privat bruk av arbeidsgivers bil, jf. nærmere omtale nedenfor. Etter gruppens syn er det imidlertid på prinsipielt grunnlag viktigere at sjablonen ikke undervurderer den private gjennomsnittlige fordelene av bilbruken, enn at den eksakt treffer eller er noe høyere enn den faktiske private fordelene. Dette skyldes at hvis den private bruken av firmabil beskattes lempeligere enn å motta avlønningen i form av kontantlønn, vil dette bidra til at flere foretrekker å ta ut en større del av arbeidsinntekten sin i form av naturalytelser i stedet for kontantlønn. Dette vil lede til forskjellsbehandling av fordeler vunnet i arbeidsforhold samtidig som skattegrunnlaget uthules med påfølgende effektivitetstap. Dersom firmabilbeskatningen settes høyere enn det de faktiske kostnadene ved bilholdet tilsier vil en imidlertid ikke få en tilsvarende forskjell i forhold til avlønningsform. Dette skyldes at de ansatte vil foretrekke å få avlønningen sin i form av kontantlønn i dette tilfellet.

Gruppen har vurdert tre ulike modeller for beskatning av firmabiler:

- Justeringer av gjeldende beskatningsmodell, jf. avsnitt 7.2
- Innføre en fordelsbeskatning basert på prosentligning, jf. avsnitt 7.3
- Bransjeorganisasjonenes modell for beskatning av firmabiler, jf. avsnitt 7.4

Ovennevnte modeller er vurdert ut fra følgende kriterier: For det første er det viktig at modellene ivaretar hensynet til å få en mest mulig korrekt beskatning av den private bruken av firmabil. Dette innebærer at beskatningsnivået bør tilsvare om lag den faktiske kostnaden av den private bruken av firmabil. Dette hensynet må imidlertid vurderes opp mot en mest mulig enkel og robust modell. Modellene er også vurdert ut fra provenyehensyn og graden av omfordelingsvirkninger i forhold til gjeldende regelverk.

Personer som benytter yrkesbil i forbindelse med næringsvirksomhet eller lønnet yrke, kan i utgangspunktet kreve fradrag for alle kostnader forbundet med denne yrkeskjøringen. Samtidig skal privat bruk av yrkesbil beskattes som fordel vunnet ved arbeid, på lik linje med personer som har firmabil. Denne beskatningen gjennomføres i utgangspunktet ved at det samlede fradraget for kostnadene ved bilholdet begrenses til faktiske kostnader som overstiger den ordinære fordelsbeskatningen av firmabiler. Nivået på firmabilbeskatningen påvirker derfor i utgangspunktet også beskatningen av privat bruk av yrkesbil ved at fradragsmulighetene for bilholdet blir redusert. I de fleste tilfeller er likevel beskatningen av yrkesbiler lavere enn for firmabiler fordi den såkalte 75-prosentregelen setter en øvre grense for tilbakeføringen av den private bruken. Beskatningen av yrkesbil er vurdert i avsnitt 7.6.

## **7.2 Justering av gjeldende regelverk**

Det er tre faktorer som påvirker firmabilbeskatningen innenfor dagens modell, hhv. den stipulerte private kjørelengden på 13 000 km i året, innrapportert kjørelengde mellom hjem og arbeid og satsen for fordelsbeskatningen pr. km, som avhenger av bilens listepreis som ny i ulike firmabilklasser. Dette er sånn sett en relativt enkel administrativ beskatningsmodell, og regelverket fungerer tilfresstillende sett fra skatteetatens side. Kritikken mot nåværende modell har i hovedsak vært rettet mot at de fastsatte km-satsene er vesentlig høyere enn de faktiske bilholdskostnadene, og at den sjablonmessige fastsatte private kjørelengden er satt for høyt i forhold til den faktiske kjøringen. Disse forholdene vurderes blant annet nedenfor.

Gruppen vil imidlertid bemerke at det store antallet med firmabil, jf. avsnitt 6.2, tyder på at det fortsatt er lønnsomt å benytte seg av ordningen med firmabil, på tross av den skjerpede beskatningen f.o.m. 2002. Dette var også konklusjonen på en undersøkelse gjennomført av Leaseplan, jf. nærmere omtale i avsnitt 6.5. Men ifølge undersøkelsen vil flere nordmenn gi avkall på firmabilen dersom beskatningen øker ytterligere. Dette tyder isolert sett på at gjeldende firmabilbeskatning neppe er satt for høyt.

### **7.2.1 Årlig kjørelengde**

Arbeidsgruppen har kun framskaffet informasjon om den årlige private kjørelengden med firmabil i to rapporter, hhv. rapporten fra bransjeorganisasjonene fra mai 2002 og Statistisk sentralbyrås rapport 97/10 Eie og bruk av personbil. I tillegg foreligger det en oversikt over hvor lang kjørelengde firmabilene er forsikret for.

I førstnevnte rapport anslås den gjennomsnittlige private kjørelengden med firmabil til om lag 8 500 km, eksklusive kjøring mellom hjem og arbeid og om lag 11 500 km, inklusive kjøring mellom hjem og arbeid. Disse beregningene er basert på en utvalgsundersøkelse gjennomført av LeasePlan i 2001, som er et firma som leaser ut og administrerer biler. Det er generelt vanskelig å vurdere kvaliteten på denne utvalgsundersøkelsen uten å kjenne forhold som utvalgsmetode, spørreskjemaets innhold og datainnsamlingsmetode. Men etter gruppens vurdering kan det likevel reises flere innvendinger til denne undersøkelsen. For det første er det kun en gruppe firmabilbrukere med i undersøkelsen (de med leasede biler), noe som kan medføre systematiske skjevheter i forhold til alle firmabilbrukere i Norge. Derrest var det bare om lag 35 pst. som besvarte undersøkelsen (av de i alt 1 400 som ble trukket ut). De som ble sterkest berørt av endringene i firmabilbeskatningen f.o.m. 2002 ville trolig ha størst motiver til å svare på undersøkelsen.

Leaseplan leaser ut og administrerer over 21 000 firmabiler og varebiler. Av disse er om lag 5 400 firmabiler, dvs. i underkant av 10 pst. av alle firmabiler i Norge. Disse firmabilene har en samlet årlig kjørelengde på om lag 28 500 km. Dette er om lag 6 500 km lengre enn den kjørelengden som firmabiler normalt er forsikret for. En årsak til dette avviket kan skyldes at mange firmabiler kan være forsikret gjennom såkalte flåtepoliser. Dette betyr at alle firmabilene til en arbeidsgiver blir forsikret felles, og det tas ikke hensyn til den faktiske kjørelengden til den enkelte firmabil i dette tilfellet. Dette forholdet kan innebære at den faktiske kjørelengden med firmabil kan være noe høyere enn det tallene fra forsikringsselskapene indikerer, hvis biler forsikret under såkalte flåtepoliser i gjennomsnitt har en lengre kjørelengde enn andre firmabiler. Arbeidsgruppen har etter en samlet vurdering lagt til grunn at firmabiler i gjennomsnitt har en årlig kjørelengde på i størrelsesorden 25 000 km.

I den andre rapporten fra Statistisk sentralbyrå blir gjennomsnittlig privat kjørelengde med personbil nyere enn 5 år anslått til om lag 19 000 km. Av dette er privat kjørelengde for personbiler anslått til i størrelsesorden 11 400 km.

Etter arbeidsgruppens vurdering er det ingen grunn til å tro at privat årlig kjøring med firmabiler er kortere enn privat kjøring med personbil nyere enn 5 år. Tvert i mot er det grunn til å tro at firmabiler kjøres lengre distanser privat. Dette skyldes at firmabiler normalt er yngre enn fem år, og generelt kjøres nyere biler lengre pr. år enn eldre biler. I tillegg er marginalkostnadene ved privat bruk av firmabiler svært lave eller null, fordi arbeidsgiver som oftest dekker alle utgifter ved bilholdet inklusive drivstoff. På denne bakgrunn mener vi at anslaget på den gjennomsnittlige private kjøringen med firmabil på 8 500 km pr. år eksklusive kjøring mellom hjem og arbeid fra rapporten fra organisasjonene er alt for lavt.

Etter vår oppfatning er trolig også Statistisk sentralbyrås anslag over den private kjørelengden for yngre personbiler på 11 400 km lavere enn den private kjørelengden med firmabiler. I rapporten til Statistisk sentralbyrå har en beregnet seg frem til den årlige private kjørelengden på 11 400 km ved å korrigere den årlige samlede kjørelengden på 19 000 km fra denne undersøkelsen med gjennomsnittlig kjøring mellom hjem og arbeid (om lag 3 100 km) og gjennomsnittlig yrkeskjøring (om lag 4 200 km). Opplysningene fra LeasePlan og fra forsikringsbransjen kan imidlertid indikere at firmabiler i gjennomsnitt kjøres noe over eller under 25 000 km i året, dvs. i størrelsesorden 6 000 km lengre enn den gjennomsnittlige kjørelengden for yngre personbiler i undersøkelsen til Statistisk sentralbyrå. Gitt at firmabiler har lik kjørefrekvens med hensyn til yrkeskjøring, privatkjøring og kjøring mellom hjem og arbeid som yngre personbiler i rapporten til Statistisk sentralbyrå, vil firmabilene i gjennomsnitt ha en privat kjørelengde på i størrelsesorden 15 000 km eksklusive arbeidsreiser. Dersom firmabiler i større grad benyttes til yrkeskjøring enn yngre personbiler, noe som kan virke rimelig, vil dette isolert sett trekke i retning av at den private kjørelengden er lavere enn 15 000 km. På den annen side er den faktiske gjennomsnittlig innrapporterte kjøringen mellom hjem og arbeid om lag 1 000 km lavere enn det rapporten til Statistisk sentralbyrå bygger på, noe som isolert sett trekker i retning av at den private kjørelengden er lengre enn i størrelsesorden 15 000 km.

Etter en samlet vurdering antar gruppen at den årlige private kjøringen med firmabil, eksklusive arbeidsreiser, snarere er noe høyere enn 13 000 km i året enn lavere. I lys av den store usikkerheten ved tallene vil vi imidlertid ikke gå inn for å øke någjeldende kilometersjablon på 13 000 km. I den grad en skal endre kilometersjablonen bør det imidlertid være i innstrammende retning. Dette skyldes at en for lav kilometersjablon, forutsatt at fordelsbeskatningen pr. km. er satt på riktig nivå, vil gi sterke skattemessige motiver til å ha firmabil. Motsatt kan tilsynelatende en for høy kilometersjablon virke urimelig overfor dem som kjører mindre enn den fastsatte sjablonen, men disse vil ha muligheten til å unngå en urimelig skattebelastning ved å motta høyere lønn i stedet for firmabil.

### **7.2.2 Metode for å fastsette km-satsene**

Kostnadene ved bilhold kan inndeles i tre kategorier, jf. avsnitt 6.6.2. Den første gruppen er "ekte" variable kostnader som kun avhenger av antall kjørte kilometer. Eksempler på slike kostnader er blant annet bensin, olje, dekk mv. Den andre gruppen er "ekte" faste kostnader som ikke avhenger av kjørelengde. Det beste eksemplet på en slik kostnad er årsavgiften. Den tredje gruppen omfatter kostnader som både har et variabelt og et fast element. Eksempler på dette er blant annet avskrivninger, renter, forsikring og vedlikehold mv. Disse kostnadene vil være avtagende i totalt antall kjørte kilometer som følge av det faste kostnadselementet.

Det prinsipielt riktige utgangspunktet for å fastsette de standardiserte km-satsene for fordelsbeskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil er å anslå de kostnadene pr. kilometer som arbeidstakeren ville ha pådratt seg dersom han selv hadde måttet bære kostnadene ved å holde tilsvarende bil privat. Dette betyr blant annet at alle helt *faste* kostnader forbundet med å ha bil, som for eksempel årsavgift, kun bør tillegges den private bruken. Disse kostnadene bør derfor divideres med 15 000 kilometer, som om lag tilsvarer den samlede private kjørelengden (13 000 km i privatkjøring og om lag 2 000 i kjøring mellom jobb og arbeid).

Når det gjelder de ”rene” kilometeravhengige kostnadene som drivstoff, olje, dekk og service antas disse å være om lag uavhengig (pr. km) av antall kjørte kilometer. Størrelsen på disse kostnadene avhenger derfor kun av hvor mye bilen blir brukt i privat og yrkesmessig sammenheng.

De øvrige kostnadene vil som nevnt både ha et variabelt (kun kilometeravhengig kostnad) og et fast kostnadselement. I utgangspunktet burde disse kostnadene fordeles etter samme prinsipp som de øvrige kostnadene, dvs. at alle tilnærmet faste kostnader skal tillegges den private bruken, mens de antatte variable kostnadene bør fordeles ut fra hvor langt bilen kjøres i privat og i yrkesmessig sammenheng. Det er imidlertid usikkert hvordan en skal få en mest mulig riktig inndeling av kostnadene i en tilnærmet variabel og en fast kostnadskomponent. Dette kan blant annet avhenge av hva slags type kostnad en ser på. Valg av fordelingsmetode vil kunne ha en viss betydning for fastsettelse av km-satsen for fordelsbeskatningen.

Gruppen har valgt følgende tilnærmingemetode for sine beregninger: Når det gjelder kostnadene knyttet til å forsikre en bil (ansvar og kasko) har gruppen valgt å anslå den samlede private kostnaden (faste og variable) ut fra at bilen kun kjøres 15 000 km i året. Kostnadene ved yrkesbruken kan anslås som merkostnadene ved at bilen kjøres ytterligere om lag 10 000 km i året. Gruppen antar at forsikringskostnadene knyttet til den private bruken ved en slik tilnærmingemetode kan ses uavhengig av forsikringskostnadene knyttet til yrkesbruken. Slik vil det trolig være i praksis siden kostnaden ved å forsikre en bil for 15 000 kilometer i året neppe påvirkes av hvor langt bilen tidligere har gått.

Samme innfallsvinkel er valgt når det gjelder å fordele avskrivningskostnadene på den private bruken og yrkesbruken. Det betyr at gruppen har forsøkt å anslå hvilket ytterligere verdifall bilen får ved at den også er benyttet til yrkeskjøring. Opplysninger fra OFV, Leaseplan og brukbilpriskalkulatorer på internett indikerer at verdifallet knyttet til økt årlig kjørelengde har relativt liten betydning for bilens verdifall. Dette betyr med andre ord at alderen normalt har relativt stor betydning for bilens verdi. Gitt at bilen kjøres 15 000 km privat og 10 000 km i yrkessammenheng i året har gruppen kommet frem til at i størrelsesorden 90 pst. av de samlede avskrivningskostnadene bør anses som kostnader knyttet til den private bruken.

Gruppen har ikke kunnet fremskaffe informasjon om hvor stor del av vedlikeholdskostnadene som er faste. Gruppen har derfor lagt til grunn at kostnadene ved å vedlikeholde en bil for en årlig kjørelengde på 15 000 km i sin helhet skal tilskrives den private bruken, mens merkostnadene ved vedlikehold for ytterligere 10 000 km kan anses som kostnaden knyttet til yrkesbruken.

Med dette beregningsopplegget vil kostnadene pr. km ved den private bilbruken være vesentlig høyere enn kostnadene ved yrkesbruken. Dette skyldes at alle mer eller mindre faste kostnader ved bilholdet er forsøkt tillagt den private bruken. Kostnadene ved det private

bilholdet blir derfor vesentlig høyere med dette utgangspunktet enn dersom alle beregningene var basert på en gjennomsnittsbetraktning ut fra hvor langt bilen samlet sett kjøres i året, som bilbransjen har basert sine kostnadsanslag på. Forskjellen utgjør anslagsvis 1,90 kroner pr. kilometer, noe som isolert sett utgjør en forskjell i årlig fordelsbeskatning ift. dagens regler på om lag 800 mill. kroner, gitt en samlet kjørelengde på 25 000 km i året. I sistnevnte alternativ ville en klart ha undervurdert bilkostnadene ved å holde en tilsvarende bil privat siden flere kostnadskomponenter har en sterkt fallende tendens i antall kjørte kilometer på grunn av de faste kostnadselementene.

### 7.2.3 Aldersavhengige km-satser

Etter dagens regelverk har ikke alderen på bilen betydning for nivået på firmabilbeskatningen. Det er imidlertid en kjensgjerning at de samlede bilkostnadene normalt vil avhenge av bilens alder. Den viktigste aldersavhengige kostnaden er avskrivningene. Bilens økonomiske verdifall er høyest i bilens første leveår. Deretter avtar den med bilens alder. Dette kan isolert sett tilsi at en bør basere seg på saldoavskrivninger framfor lineære avskrivninger, som Skattedirektoratet hittil har basert beregningen av nivået på fordelsbeskatningen på.

Reparasjonsomkostninger og vedlikehold er en annen kostnadstype som vil avhenge av bilens alder. Det er vanlig at kostnadene knyttet til reparasjoner øker en god del når bilen har passert fire til fem år, selv om dette varierer avhengig av biltype og bruk. Dette skyldes at det er mange komponenter i bilen som etter hvert må skiftes ut samtidig som ev. nybilgaranti har utgått. At reparasjonskostnadene normalt øker med bilens alder, er trolig i en viss grad gjenspeilet i verdifallet på bilen. Gruppen antar at de øvrige kostnadene ved å holde en bil i mindre grad er påvirket av bilens alder.

Etter arbeidsgruppens vurdering bør det vurderes å justere firmabilbeskatningen, slik at det tas hensyn til bilens alder. Dermed blir det større samsvar mellom fordelsbeskatningen og kostnadene ved bilholdet. Et slikt beskatningsprinsipp er dessuten innført innenfor avgiftssystemet ved at det prosentvise fradraget i engangsavgiften (bruktbilfradraget) er basert på kjøretøyets alder. Firmabilbeskatningen i blant annet Danmark er også basert på en aldersgradering, jf. avsnitt 5.1.

Etter gruppens syn bør ikke regelverket være slik at det foretas en årlig korleksjon i beskatning av den enkelte firmabil i lys av alderen på bilen slik en har gjort innenfor bruktbilfradraget. Dette skyldes at det er svært usikkert hvor mye de årlige kostnadene vil variere avhengig av alderen på bilen, selv om avskrivningskostnadene er den kostnadstypen som varierer mest med alderen på bilen. Gruppen kjenner heller ikke til om det foreligger noe representativt datamateriale knyttet til hvordan bilkostnadene varierer med bilens alder. Regelverket vil dessuten bli noe enklere dersom det ikke gjennomføres en årlig aldersavhengig firmabilbeskatning.

Gruppen har ikke tatt stilling til hvor mange aldersgraderte satser som en bør ha innenfor et slikt beskatningssystem. Dette spørsmålet bør avveies mellom hensynet til å få en mest mulig korrekt beskatning i forhold til de faktiske årlige bilkostnadene opp mot hvor detaljert regelverket bør være. Det kan imidlertid synes nærliggende å operere med to eller tre satser avhengig av alderen på bilen. Gitt at det innføres to aldersgraderte satser kan det være aktuelt å utforme et system der biler inntil 3 år verdsettes til bilens listepreis som ny, mens eldre biler verdsettes til (3/4) av bilens verdi som ny. En har valgt en tilsvarende satsstruktur i Danmark.

Innføring av aldersgraderte satser vil bidra til lavere beskatning av eldre biler enn nyere biler. Dersom det kun innføres to aldersgraderte satser avhengig av bilens alder, vil dette likevel ikke gi store omfordelingseffekter i forhold til gjeldende regelverk, innenfor en provenynøytral ramme. Dette skyldes at de fleste firmabiler er yngre enn tre år, og disse bilene vil dermed stå overfor samme aldersgraderte sats.

#### 7.2.4 Dagens klasseinndeling av firmabiler

Etter gjeldende regler er det syv ulike satser for fordelsbeskatningen av firmabil avhengig av bilens listepreis som ny, jf. avsnitt 3.8.1. I tillegg gis det et påslag i den private fordelingen på 10 pst. av listepreisen som overstiger 450 000 kroner.

Av de syv ordinære firmabilskatteklassene er seks av dem for biler med listepreis under 300 000 kroner. Dagens firmabilskatteklasser kan derfor virke noe "skjevfordelt" i forhold til den prisen som nyere biler normalt omsettes til. Gitt at en skal videreføre dagens system tilsier dette at det bør innføres flere nye firmabilskatteklasser for biler med listepreis over 300 000 kroner.

Innenfor dagens regelverk er inntekstpåslaget fra firmabilbeskatningen i pst. av bilens verdi vesentlig høyere for biler under 100 000 kroner enn for dyrere biler, jf. tabell 7.1. En årsak til dette er at deler av kostnadene ved å holde en bil trolig vil være tilnærmet uavhengig av bilens markedsverdi som ny, noe som isolert sett kan tilsi et noe lavere inntekstpåslag i pst av bilens verdi for dyre enn for billigere biler. På den annen side viser beregninger i avsnitt 6.6.4. at gjeldene firmabilbeskatning er satt for lavt i forhold til de faktiske kostnadene for dyrere biler. Beskatningen av dyrere biler bør derfor uansett øke.

*Tabell 7.1 Firmabilbeskatningen i pst. av bilens listepreis som ny*

| Firmabilklasser | Sats | Listepreis på bilen | Inntekstpåslag i pst. av listepreis 1) |
|-----------------|------|---------------------|----------------------------------------|
| Under 75 000    | 2,85 | 74 999              | 57                                     |
| 75 000-100 000  | 3,45 | 99 999              | 51                                     |
| 100 000-150 000 | 4,05 | 149 999             | 40                                     |
| 150 000-200 000 | 4,7  | 199 999             | 35                                     |
| 200 000-250 000 | 5,55 | 249 999             | 33                                     |
| 250 000-300 000 | 6,4  | 299 999             | 32                                     |
| 300 000-450 000 | 7    | 449 999             | 23                                     |

1) Det er lagt til grunn at bilen kjøres 14 900 km privat (13 000 km i privat kjøring og 1 900 km gjennomsnittlig kjøring mellom hjem og arbeid).

Kilde: Finansdepartementet.

Etter dagens skatteregler blir tilbudet av firmabiler ofte bestemt ut fra hvilke bilforhandlere som klarer å tilby biler som akkurat kommer inn under de ulike firmabilskatteklassene, for eksempel biler til 249 900 kroner eller biler til 299 900 kroner. Konsekvensen blir dermed at biler med en nettoppris som ligger noe over disse grensene i liten grad blir benyttet som firmabiler. Dagens firmabilbeskatning kan dermed bidra til en seleksjon av ulike firmabiler, noe gruppen synes er uheldig.

En kan oppheve dagens firmabilskatteklasser hvis det innføres en fordelsbeskatning av firmabiler (prosentsats av bilens listepreis som ny). Et slikt skattesystem vil isolert sett være enklere enn dagens regler samtidig, som en unngår at skattesystemet kan påvirke tilbudet av firmabiler. Et slikt beskatningssystem vurderes nærmere i avsnitt 7.3.

### **7.2.5 Reise mellom hjem og arbeid**

Etter gjeldende regler blir en fordelsbeskattet for kjøring mellom hjem og arbeidssted. Innspill fra kontrollmyndighetene tyder imidlertid på at det foreligger underrapportering av denne typen kjøring. Blant annet har skattemyndighetene i Bergen kommune intensivt kontrollen av arbeidsgivers opplysninger om bruk av firmabil og resultatene har vært svært nedslående. At den gjennomsnittlige innrapporterte kjøringen mellom hjem og arbeid på om lag 1 900 km i året er vesentlig lavere enn den ordinære kjørelengden for alle personer som benytter bil til jobben på om lag 3 200 km i året tyder også på dette. Men deler av den lave innrapporterte kjørelengden kan også skyldes lovlig tilpasninger til dagens regelverk. Eksempelvis ved at ektefelle eller samboer til arbeidstaker som fordelsbeskattes for bruk av arbeidsgivers bil, bruker firmabilen til kjøring mellom deres hjem og arbeidsstedet. Denne kjøringen anses å være inkludert i den standardiserte kjørelengden på 13 000 km. Det bemerkes likevel at dersom to familiemedlemmer hvor den ene eller begge disponerer firmabil bytter biler for faktisk kjøring mellom hjem og arbeid for å unngå beskatning av firmabilen, kan disposisjonen tilsidesettes dersom skattyteren ikke kan påvise at disposisjonen er motivert i andre årsaker enn å spare skatt.

Etter arbeidsgruppens vurdering bør en forenkle dagens firmabilbeskatning ved å oppheve den beregnede individuelle kjøringen mellom hjem og arbeidssted. Ved en slik omlegging vil man i færre tilfelle slippe å måtte foreta den ofte vanskelige vurderingen av om en reise er en arbeidsreise eller yrkesreise. Dette slipper man i de tilfelle hvor skattyter erkjenner å ha hatt privat kjøring for øvrig, og i de tilfellene hvor skattyter nekter å ha hatt slik kjøring, men hvor ligningsmyndighetene finner slik kjøring sannsynliggjort ut i fra sakens faktum. Hvis ligningsmyndighetene ikke finner det overveiende sannsynlig at skattyter har hatt privatkjøring for øvrig, må de uansett gå inn å vurdere om skattyter kommer inn under sjablonreglene. I så tilfelle må det foretas en vurdering av hvorvidt reisen mellom hjem og arbeid er en arbeidsreise eller yrkesreise.

Samtidig bør sjablonen for den gjennomsnittlige private kjørelengden heves når man opphever den beregnede individuelle kjøringen mellom hjem og arbeid. Ut fra den gjennomsnittlige innrapporterte kjøringen mellom hjem og arbeid bør sjablonen trolig heves fra 13 000 km til 15 000 km. En slik omlegging vil være om lag provenynøytral i forhold til gjeldende regler. Men dersom den faktiske kjøringen er høyere enn den innrapporterte kjørelengden, noe innspill fra kontrollmyndighetene klart tyder på, bør imidlertid km sjablonen settes noe høyere enn 15 000 km. Ut fra den ordinære kjørelengde for alle personer som benytter bil til jobben er om lag 3 200 km i året, kan det være nærliggende å sette grensen til 16 000 km. I våre beregninger har vi imidlertid lagt til grunn om lag 15 000 km i samlet privat kjørelengde. I realiteten vil dette innbære en lettelse i beskatningen ift. den antatte faktiske bruken.

### **7.2.6 Bruktbilimport mv.**

Et spørsmål som har vært oppe i forhold til bruktbilimport er om det kan være problematisk å finne bilens alder. Dette vil særlig få betydning dersom en går over til en aldersgradert firmabilbeskatning. Ifølge arbeidsgruppen som vurderte dagens ordning med bilavgifter, jf. rapport av 30. april 2003, er det imidlertid ikke problematisk å få dokumentert alderen på biler som blir importert til landet. En viktig årsak til dette er at importerte biler normalt har et vognkort som viser førstegangsregistreringen i utlandet. Alternativt benyttes modellåret for bilen ved fastsettelse av den aldersgraderte avgiften. Dette antas derfor heller ikke å bli noe problem innenfor en ev. aldersgradert firmabilbeskatning.

### 7.2.7 El-biler

Ifølge skattelovforskriften § 5-13-4 annet ledd får el-bil brukere benytte km-satsen for to prisklasser lavere enn opprinnelig nybilpris ved beregningen av firmabilbeskatningen. Dette er begrunnet ut fra miljøpolitiske hensyn. Samtidig er det overveiende sannsynlig at slike biler kjøres under 13 000 km i året privat, blant annet på grunn av begrenset batterikapasitet. I tillegg er opprinnelig nybilpris lavere enn for andre biler som følge av momsfritak og unntak fra årsavgiften. Det er særlig miljøhensyn som er bakgrunnen for momsfritaket og fritaket for årsavgiften. Disse reglene bidrar dermed til at el-biler beskattes lempeligere enn andre biler.

Arbeidsgruppen ser at det kan være argumenter som tilsier at el-biler fortsatt bør beskattes noe lempeligere enn andre firmabiler. Vi foreslår derfor ikke innstramminger i beskatningen av el-biler. På den annen side mener vi at det ikke er grunnlag for noe ytterligere lempning i beskatningen av el-biler.

### 7.2.8 Særlig omfattende yrkeskjøring – over 40 000 km i året

Kjører skattyter over 40 000 km i yrket i løpet av inntektsåret, skal fordelen for privat bruk beregnes etter satser som ligger to prisklasser lavere enn satsen for den bilen som faktisk disponeres, jf. avsnitt 3.8.2. Skattyteren må godtgjøre at yrkesbruken er over 40 000 km for hvert år, normalt ved ført kjørebok.

Bakgrunnen for unntaksregelen var at salgsrepresentantene i forbindelse med innføringen av sjablonreglene i 1987, hevdet at de ville komme lite rimelig ut ved de foreslåtte sjablonregler. Det ble fra denne gruppen anført at de overnattet mye utenfor hjemmet i forbindelse med yrket, og at dette reduserte muligheten for privatkjøring med yrkesbilen. Videre ble det anført at den omfattende yrkeskjøringen krevde at det ble benyttet en stor og komfortabel bil.

Arbeidsgruppen er av den oppfatning at ovennevnte begrunnelse, ikke er tilstrekkelig til at vi går inn for at unntaksregelen bør videreføres. Vi har i denne forbindelse lagt særlig vekt på at regelverket prinsipielt sett bør inneholde færrest mulig unntak fra hovedregelen. Dermed blir regelverket mer robust for kritikk i forhold til andre grupper som også ønsker unntak basert på særskilte hensyn. Kontrollmessige hensyn taler også for at unntaksregelen ikke videreføres. Ved å oppheve denne unntaksregelen, slipper ligningsmyndighetene å ta stilling til spørsmålet om skattyter faktisk har kjørt minst 40 000 km i yrket ved gjennomgang av kjørebok mv.

### 7.2.9 Oppsummering

Gjennomgangen i dette avsnittet indikerer at den årlige private kjøringen med firmabil (eksklusive arbeidsreise) snarere er noe høyere enn 13 000 km i året enn lavere. I lys av den store usikkerheten ved tallene vil vi imidlertid ikke gå inn for å øke den private kilometersjablonen.

Etter gruppens vurdering ligger dagens km-satser for fordelsbeskatningen i gjennomsnitt i størrelsesorden 5 pst. over det kostnadsnivået som vedkommende ville hatt dersom han holdt en tilsvarende bil privat. Satsnivået ligger imidlertid for lavt i forhold til de anslåtte kostnadene for de dyreste firmabilene. Dersom satsene endres slik at de om lag tilsvarer kostnadsnivået ved den private bilbruken, vil dette isolert sett gi et provenytap for det offentlige på om lag 130 mill. kroner, jf. avsnitt 6.8.1. I forbindelse med en slik satsjustering bør det også innføres flere nye firmabilskatteklasser for biler med en listepriis over 300 000 kroner slik at klasseinndelingen i større grad tilsvarer den prisen som nye firmabiler normalt omsettes til.

Etter gruppens vurdering bør firmabilbeskatningen avhenge av alderen på bilen. En slik omlegging vil sikre at det blir større samsvar mellom fordelsbeskatningen og kostnadene ved bilholdet, både for firmabiler og yrkesbiler. Det isolerte provenytapet av å innføre aldersgradert beskatning er om lag 5 mill. kroner, jf. avsnitt 6.8.2. Det er da lagt til grunn at biler yngre enn 3 år beskattes i henhold til de nye km-satsene i hver avgiftsklasse, mens eldre biler beskattes ut fra  $\frac{3}{4}$  av de nye satsene.

Etter gruppens vurdering bør det også vurderes å oppheve den individuelle beregnede kjøringen mellom hjem og arbeidssted samtidig som sjablonen knyttet til den private kjørelengden heves til i størrelsesorden 15 000 km. En slik omlegging vil forenkle dagens regelverk. Dette vil være en om lag provenynøytral omlegging i forhold til gjeldende regler. Dersom den faktiske kjøringen er høyere enn den innrapporterte kjørelengden, noe innspill fra kontrollmyndighetene tyder på, bør kjørelengden settes høyere enn 15 000 km, anslagsvis 16 000 km. Gruppens beregninger er imidlertid basert på en samlet privat kjørelengde på 15 000 km.

### **7.3 Prosentligning av firmabiler**

Det er store likhetstrekk mellom det danske og norske regelverket for beskatning av firmabiler siden begge landene i stor grad har basert regelverket på sjablonbeskatning. Det prinsipielle utgangspunktet for beskatningen er også om lag det samme, siden nivået på beskatningen er ment å tilsvare om lag de kostnadene en har ved å eie en tilsvarende bil privat.

Den største forskjellen mellom det norske og det danske systemet er at det danske systemet for fordelsbeskatning av firmabil er uavhengig av hvor omfattende den private bruken av bilen er. Dette er primært begrunnet med at det er den private fordelingen av å ha en bil til rådighet som er skattepliktig, og denne fordelingen er uavhengig av hvor langt den enkelte kjører. Sann sett kan det danske systemet virke noe mer robust mot ev. kritikk av systemet, siden beskatningen ikke er knyttet eksplisitt opp mot en anslått privat kjørelengde.

En annen forskjell ved det danske regelverket i forhold til det norske er at det skattepliktige beløpet er basert på en prosentandel av bilens verdi.<sup>25</sup> Det skilles derfor ikke mellom ulike firmabilskatteklasser som i det norske systemet. I det danske regelverket tas det videre hensyn til alderen på bilen siden beskatningen er om lag 25 pst. lavere for biler eldre enn 3 år enn nyere biler.

Etter arbeidsgruppens vurdering bør det innføres en prosentligning av firmabiler i Norge, noe lignende det danske regelverket. En slik omlegging vil isolert sett bidra til en forenkling av dagens regelverk, siden en da kan oppheve gjeldende firmabilskatteklasser. Samtidig er det trolig enklere å innføre en aldersgradert beskatning hvis skattesystemet i utgangspunktet er relativt enkelt. En slik omlegging vil også gi arbeidsgiveren større muligheter til å velge andre firmabiler enn det som er vanlig i dag.

Etter gruppens oppfatning bør beskatningen i utgangspunktet fastsettes ut fra en prosentsats av bilens listepreis som ny. En slik omlegging vil sikre at inntektspåslaget, målt i forhold til bilens verdi, blir det samme uavhengig av hvilken prisklasse det er på firmabilen. For å ikke ha for stor forskjell mellom beskatningen av dyrere biler i forhold til de faktiske kostnadene ved bilholdet, kan det imidlertid vurderes å ha en noe lavere sats for bilens verdi overstigende

---

<sup>25</sup> Men bilen må ha en minimumsverdi på 160 000 DK (som gir en skattemessig verdi på 40 000 DK). I tillegg utgjør satsen 20 pst. av bilens verdi overstigende 300 000 DK. Fordelsbeskatningen er sann sett ikke helt proporsjonal ift. bilens verdi.

eksempelvis 250 000 kroner, slik det danske regelverket er utformet. En satsstruktur på 30 pst. av bilens verdi under 250 000 kroner og 20 pst. av bilens verdi over 250 000 kroner synes i rimelig grad å tilsvare kostnadene ved bilholdet i de ulike firmabilskatteklassene i dag. En slik satsstruktur vil derfor gi beskjedne omfordelingsvirkninger ift. dagens regelverk med nye km-satser.

Dersom beskatningen legges om til en prosentligningsmodell (enten aldersgradert eller uavhengig av bilens alder) vil det samtidig være naturlig å innlemme kjøring mellom hjem og arbeid som en del av den ordinære sjablonbeskatningen samtidig som denne sjablonen heves ift. dagens nivå. Dette skyldes at et slikt regelverk ikke vil være basert på km-satser som i gjeldene regelverk, noe som vil gjøre det uaktuelt med en beskatning av arbeidsreiser avhengig faktisk kjørelengde. Som nevnt i avsnitt 7.2.5 mener vi at det uansett vil være hensiktsmessig med en slik omlegging av firmabilbeskatningen både fordi det gir et enklere regelverk og fordi en da unngår underrapportering av denne typen kjøring.

Selv om en ikke eksplisitt opererer med km-satser innenfor en prosentligningsmodell, bør ikke dette ha betydning for nivået på beskatningen i forhold til gjeldende regelverk. Dette skyldes at beskatningen uansett er ment å tilsvare om lag de kostnadene en har ved å eie en tilsvarende bil privat. En skal imidlertid ikke se bort fra at et slikt system kan virke mer robust ift. dagens regler siden fordelene er satt uavhengig av hvor langt den enkelte kjører. Begrunnelsen for nivået på fordelsbeskatningen kan dermed muligens i større grad vinkles mot den private fordelene av å ha en bil til rådighet og ikke ut fra hvor langt den enkelte kjører. Det vil trolig uansett bli diskusjon om hvordan en har fastsatt beskatningsnivået, og en mulighet kan være å regulere metoden for dette i en egen forskrift.

Med en slik omlegging av skattesystemet vil det norske regelverket bli om lag som det danske. Gruppen ser imidlertid at det kan være argumenter som tilsier at el-biler fortsatt bør beskattes noe lempeligere enn andre firmabiler. Et slikt mål kan oppnås ved at el-biler beskattes etter en noe lavere sats enn den ordinære satsen for prosentligning.

En omlegging av dagens regelverk til en aldersgradert prosentligningsmodell vil gi en viss omfordeling av beskatningen i forhold til i dag. Omleggingen forventes å gi redusert beskatning av rimeligere biler og økt beskatning av dyrere biler i forhold til gjeldende regler. Dette skyldes i hovedsak at dagens beskatning av rimelige biler har vært for høy mens beskatningen av dyrere biler har vært for lav, i forhold til kostnadene ved å holde en tilsvarende bil privat. Innføring av aldersgradert beskatning vil ikke i seg selv gi store omfordelingseffekter i forhold til gjeldende regler. Dette skyldes at de fleste firmabiler er yngre enn tre år, og disse bilene vil dermed stå overfor samme aldersgraderte sats.

#### **7.4 Næringsorganisasjonenes modell**

I rapporten fra bransjeorganisasjonene fra mai 2002 foreslås det en ny modell for beskatning av firmabiler. Modellen er langt på vei basert på de opplysningene som ble avdekket i LeasePlans undersøkelse i denne rapporten. Forslaget innebærer at beskatningen av firmabiler baseres på et kapitalkostnadselement og på øvrige kostnader:

- Kapitalkostnadselementet tar utgangspunkt i normale avskrivninger for personbiler og statens normrente for beskatning av lån fra arbeidsgiver til arbeidstaker. Gitt en gjennomsnittlig lineær avskrivning over 3 år på noe i underkant av 15 pst., og en

gjennomsnittrente over 3 år på om lag 4,5 pst.<sup>26</sup> basert på rentenivået i 2002, kan kapitalkostnadene fastsettes til om lag 19,5 pst. Det foreslås videre at denne kapitalkostnadssatsen fordeles på den antatte private kjøringen og yrkeskjøringen med 50 pst. på hver. Kapitalkostnadselementet i inntekstpåslaget kan dermed settes til om lag 10 pst. av listepreisen på bilen basert på rentenivået i 2002. Kapitalkostnadselementet vil bli lavere med dagens rentenivå.

- De øvrige kostnadene som forsikring, årsavgift, vedlikehold, dekk og vask mv. danner grunnlaget for km-satsene, som igjen er grunnlaget for den sjablonmessige fordelsbeskatningen. Det sjablonmessige inntekstpåslaget beregnes med utgangspunkt i privat kjørelengde på 9 000 km med tillegg av kjøring ifm. med arbeidsreiser.

Etter arbeidsgruppens vurdering er modellen som skisseres prinsipielt riktig, fordi det er tatt hensyn til alle kostnadene ved bilholdet. Men etter vår oppfatning vil en deling av kostnadskomponentene som skissert i forslaget være et kompliserende element, som uten større problemer kan ivaretas gjennom satsene for gjeldende firmabilbeskatning.

Vi mener dessuten at det blir feil å fordele kapitalkostnadene likt på arbeidsgiver og arbeidstaker. Dette skyldes blant annet at alle faste kostnader ved bilholdet bør kun anses som kostnader for arbeidstaker, siden dette er kostnader som arbeidstaker uansett ville hatt hvis vedkommende eide en tilsvarende bil privat. Ut fra omtalen i avsnitt 7.2.1 er det grunn til å anta at om lag 75 pst. av bilkjøringen er av privat karakter, og ikke om lag 40 pst. som undersøkelsen til LeasePlan indikerer. Etter gruppens syn burde derfor en større del av kapitalkostnadene tillegges arbeidstaker innenfor en slik modell.

Km-satsene og den private kjørelengden som legges til grunn i modellen er også for lave, noe som innebærer at inntekstpåslaget samlet sett blir alt for lavt. Eksempelvis vil en bil med nybilpris på 250 000 kroner som kjøre 4 000 kilometer mellom hjem og arbeid få et inntekstpåslag på 45 800 kroner etter denne skattemodellen, mot om lag 94 000 kroner etter gjeldende regler.

Disse forholdene tilsier at en ikke bør legge om firmabilbeskatningen etter en slik modell.

### **7.5 Valg av beskatningsmodell**

Gruppen har to forslag til endring av regelverket avhengig av hvor store endringer som er ønskelige i lys av Sivilombudsmannens vurdering av saken.

Gruppens hovedforslag går ut på å legge om dagens regelverk til en aldersgradert prosentligningsmodell. Eksempelvis ved å innføre en satsstruktur på 30 pst. av bilens verdi under 250 000 kroner og 20 pst. av bilens verdi over 250 000 kroner, og der biler yngre enn tre år verdsettes til nybilpris, mens eldre biler verdsettes til 75 pst. av bilens kostpris. En slik satsstruktur antas å gi et vesentlig bedre anslag på kostnadene ved bilholdet for en privat person med tilsvarende bil enn dagens regler, særlig pga. at beskatningen vil avhenge av bilens alder. Lavere beskatning av eldre biler antas på kort sikt å særlig komme yrkesbiler til gode, som følge av at disse bilene normalt er vesentlig eldre enn ordinære firmabiler. En slik beskatningsmodell vil dessuten bidra til en forenkling i forhold til dagens regler, blant annet fordi en ikke trenger egne regler for beskatning av arbeidsreiser. En opphevelse av dagens

---

<sup>26</sup> Normrenten for beskatning av lån fra arbeidsgiver til arbeidstaker på 6 pst. tilsvarer en gjennomsnittrente på 4,5 pst. over 3 år når det tas hensyn til avskrivninger.

firmabilskatteklasser vil også gi arbeidsgiveren større muligheter til å velge andre firmabiler enn det som er vanlig i dag.

Gruppens sekundære forslag er å kun foreta visse justeringer av dagens regelverk. En slik mer begrenset skatteomlegging kan blant annet begrunnes med at dagens regelverk fungerer rimelig bra, noe som gjør det unødvendig med større endringer av regelverket, med tilhørende omstillingskostnader. Etter gruppens syn er særlig aktuelt å justere dagens km-satser slik at de om lag tilsvarer kostnadsnivået som vedkommende ville hatt dersom han holdt en tilsvarende bil privat. Det bør imidlertid også innføres flere firmabilskatteklasser for dyrere firmabiler slik at klasseinndelingen i større grad tilsvarer den prisen som nye firmabiler normalt omsettes til. Videre bør beskatning av faktisk kjøring mellom hjem og arbeid oppheves, og inkluderes i det standardiserte sjablontillegget. Som følge av dette bør sjablonen heves fra 13 000 km til om lag 15 000 km. Beskatningen bør også i utgangspunktet avhenge av bilens alder, jf. eksempelvis satsstrukturen over.

Etter gruppens vurdering er det uaktuelt å innføre næringsorganisasjonenes modell for beskatning av firmabil. Dette skyldes i hovedsak regelverket er mer komplisert enn med gjeldende skatteregler samtidig som en slik omlegging ville gi en vesentlig skattelette i forhold til dagens nivå.

### **7.6 Beskatning av yrkesbiler**

Dagens regelverk for yrkesbil fører til at firmabilbrukere og personer som benytter egen bil i yrkessammenheng som hovedregel skal behandles likt med hensyn til å beregne den private fordelingen innenfor ordningene. Regelordningen sikrer at det foreligger nøytralitet mellom firmabilbrukere og personer som benytter egen bil i yrke. På denne måten sikrer man seg mot at skattereglene i seg selv er med på å påvirke valg av bilordning for den enkelte bruker. Dersom dagens regelverk for firmabil opprettholdes, bør utgangspunktet også være at yrkesbiler følger samme hovedregel som i dag. Dette for å sikre en videreføring av likebehandlingsprinsippet.

I dag baseres derimot den skattemessige behandlingen av yrkesbiler i de fleste tilfeller på den særskilte 75-prosentregelen som beskrevet i kapittel 5. Denne regelen ble innført i 1988 (daværende 50-prosentregel), med virkning fra 1989, med den begrunnelse at praksis hadde vist at det i enkelte tilfeller med moderate samlede bilutgifter ble lite eller ingenting igjen til effektivt fradrag på grunn av full inntektsføring. Resultatet etter hovedregelen kunne også bli at skattyter fikk et inntektspåslag et enkelt år, og ikke bare null i fradrag.

Etter gruppens vurdering er imidlertid 75-prosentregelen dårlig begrunnet, da den i realiteten gir fradrag for kostnader som skyldes privatbruk av bilen. Dermed bidrar denne særregelen til en skattemessig forskjellsbehandling av yrkesbilbrukere i forhold til brukere av firmabil. I tillegg er regelverket komplisert, noe som har ført til flere misforståelser blant publikum.

Et spørsmål som blant annet har vært oppe til diskusjon, blant annet ut fra å forenkle reglene, har vært om saldoavskrivninger skulle vært innført ved beregningen av tilbakeføringen for privatfordelen. På denne måten ville tilbakeføringskravet hatt samme avskrivningsprofil som det som benyttes i regnskapene. Privatpersoner og Skattebetalerforeningen har i brev til departementet bemerket at de mener det er ulogisk at inntektspåslaget et år kan overstige de totale kostnadene som knytter seg til bilbruken det enkelte året. Gruppen vil i denne forbindelse peke på at det i realiteten ikke foreligger noen direkte sammenheng mellom disse størrelsene. Skattytere med yrkesbil skal skattlegges etter vanlige regler for firmabil for

privatfordelen av å benytte bilen, som en følge av at bilen kvalifiserer til fradragsrett i skattegrunnlaget for alle relaterte kostnader (som utgift til inntekts ervervelse). Dette regelverket bygger på sjablonregler og beregnes uavhengig av de driftsutgiftene som virksomhetsregnskapet viser. Det er imidlertid ingen hindre for å velge et annet beskatningssystem enn det som er valgt i dag. Det viser diskusjonen som ble foretatt da bestemmelsen ble vedtatt, jf. Innst. O nr. 13 (1988-89). Det kunne muligens ha lettet forståelsen for at det ikke foreligger en sammenheng mellom de to størrelsene dersom det var valgt en annen modell. Gruppen har ikke vurdert dette spørsmålet nærmere. Uansett lempningsmodell ville det derimot foreligge ett brudd på likebehandlingsprinsippet mellom firmabilbrukere og personer som benytter egen bil i yrke.

Skattedirektoratet har dessuten gitt uttrykk for at en endring av dagens regelverk slik at beregningen av avskrivningene ved fordelsfastsettelsen følger et saldosystem ville blitt svært vanskelig å gjennomføre, da saldosystemet gjør det vanskelig å finne saldoen for en enkelt bil et bestemt år. Dersom et saldosystem skulle innføres for tilbakeføringen, ville dette kreve omfattende endringer av dagens saldosystem. En omlegging av dagens saldosystem ville gitt et mer komplisert og vanskeligere regelverk å administrere, og ikke et enklere regelverk slik mange tror. Arbeidsgruppen vil etter en samlet vurdering ikke gå inn for en slik regelendring.

Etter en samlet vurdering går arbeidsgruppen inn for å fjerne den særskilte 75-prosentregelen. Det vil sikre skattemessig likebehandling mellom firmabilbrukere og yrkesbilbrukere. Samtidig vil beskatningen av yrkesbiler bli enklere, siden alle dermed blir beskattet etter det ordinære regelverket.

En slik omlegging av dagens regelverk vil imidlertid bidra til økt beskatning av yrkesbiler, anslagsvis 220 millioner i forhold til gjeldende regelverk, men der km-satsene er justert i tråd med gruppens vurderinger, jf. avsnitt 6.8. Effekten av å avvikle 75-prosentregelen vil imidlertid bli en god del mindre enn dette dersom det samtidig innføres aldersgradert firmabilbeskatning, anslagsvis 90 - 130 mill. kroner. Dette skyldes at det er grunn til å anta at en stor andel av yrkesbilene er eldre enn 3 år. En slik omlegging vil også sikre at vi får en mer korrekt beskatning av privat bruk av yrkesbil siden de samlede privatøkonomiske kostnadene ved å holde en bil avtar med bilens alder.

Gruppen ser at det kan være store motforestillinger mot å oppheve 75-prosentregelen i lys av den støy som allerede har vært om saken som følge av innstrammingen av regelverket fom. 2002. En slik kritikk vil trolig komme uavhengig av om det innføres aldersgradert beskatning eller ikke siden den samlede skatteomleggingen uansett vil være i innstrammende retning. Til det er å si at det som oftest vil være reaksjoner ved innstramning av skattereglene, nærmest uavhengig av hvor lempelig beskatningen har vært i utgangspunktet. Slik gruppen ser det bør ikke slik kritikk være utslagsgivende for hvordan skattereglene utformes. Utgangspunktet bør være at regelverket skal bidra til å få full likebehandling mellom yrkesbilbrukere og firmabilbrukere. Regelen innebærer et brudd på likebehandlingsprinsippet i forhold til firmabilbrukere som ikke lenger kan forsvares.

Etter gruppens syn bør det derfor ikke være noe lempeligere beskatning av yrkesbiler enn det prinsipielt riktige utgangspunktet. Dersom det likevel er ønskelig med en noe lempeligere beskatning, bør imidlertid en slik regel være klart målrettet ift. den gruppen skattytere en ønsker å tilgodese. Samtidig bør en slik regel være enkel og praktisere. Tilnærmet alle brukere bør derfor ikke beskattes lempeligere enn det ordinære regelverket slik situasjonen er i dag. Vi

har imidlertid ikke gått nærmere inn på et slikt regelverk i denne rapporten, i lys av at vi mener at det ikke er behov for en slik regel, i sær hvis det innføres aldersgradert beskatning.

## 8. Vedlegg

### 8.1 Tabeller

*Vedleggstabell 8.1 Antall lønnstakere med firmabil i samme prisklasse hele året etter lønnsinntekt, 2002*

| Listepris         | Antall | Under 200 000 kroner | 200 000 til 300 000 kroner | 300 000 til 400 000 kroner | 400 000 til 500 000 kroner | 500 000 til 600 000 kroner | Over 600 000 kroner |
|-------------------|--------|----------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------|
| Uoppgitt          | 2 280  | 230                  | 380                        | 630                        | 390                        | 240                        | 380                 |
| 1 - 100 000       | 380    | 40                   | 120                        | 110                        | 60                         | 24                         | 20                  |
| 100 001 - 150 000 | 940    | 100                  | 270                        | 380                        | 120                        | 40                         | 20                  |
| 150 001 - 200 000 | 3 200  | 240                  | 830                        | 1 230                      | 540                        | 180                        | 150                 |
| 200 001 - 250 000 | 9 290  | 360                  | 1 220                      | 3 160                      | 2 240                      | 1 230                      | 1 060               |
| 250 001 - 300 000 | 6 730  | 290                  | 520                        | 1 530                      | 1 760                      | 1 120                      | 1 480               |
| 300 001 - 450 000 | 9 180  | 470                  | 650                        | 1 250                      | 1 440                      | 1 340                      | 4 000               |
| Over 450 000      | 4 560  | 310                  | 340                        | 490                        | 470                        | 470                        | 2 470               |
|                   |        | 2 066                | 4 350                      | 8 810                      | 7 050                      | 4 680                      | 9 610               |

Kilde: LTO-registeret og selvangivelsesregisteret.

*Vedleggstabell 8.2 Kjørelenge. Km*

| Kjørelenge    | SSBs rapport, Eie og bruk av personbil | Næringsorganisasjonenes rapport |
|---------------|----------------------------------------|---------------------------------|
| Privat        | 10 380                                 | 17 710                          |
| Arbeidsreiser | 3 200                                  | 3 090                           |
| Yrkesreiser   | 4 200                                  | 8 400                           |
| I alt         | 18 780                                 | 29 200                          |

Kilde: SSBs rapport, Eie og bruk av personbil og næringsorganisasjonens rapport om skatt og arbeidsgiveravgift på firmabil.

*Vedleggstabell 8.3 LeasePlans kostnadsberegninger for firmabiler og kjørelenge etter prisklasse. Km*

| Prisklasse | Antall biler | Gj.sn. kjøre-lengde. Km | Avskrivning. Kroner | Rente-kostnader. Kroner | Forsik-ring. Kroner | Årsavgift. Kroner | Drivstoff. Kroner | Ved-likehold. Kroner | Vask. Kroner | Totalt. Kroner | Totalt. Kroner pr. km |
|------------|--------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|----------------|-----------------------|
| 100'-150'  | 31           | 18 503                  | 22 066              | 8 380                   | 6 800               | 2 926             | 11 218            | 5 323                | 2 101        | 58 814         | 3,18                  |
| 150'-200'  | 522          | 24 158                  | 24 837              | 12 072                  | 6 800               | 2 926             | 15 437            | 6 315                | 2 635        | 71 022         | 2,94                  |
| 200'-250'  | 1 466        | 29 812                  | 38 228              | 15 564                  | 6 800               | 2 926             | 20 462            | 8 283                | 4 203        | 96 467         | 3,24                  |
| 250'-300'  | 1 589        | 30 583                  | 46 483              | 18 347                  | 6 800               | 2 926             | 20 984            | 9 197                | 4 373        | 109 111        | 3,57                  |
| 300'-450'  | 1 472        | 27 647                  | 61 131              | 24 656                  | 6 800               | 2 926             | 20 659            | 8 069                | 4 252        | 128 494        | 4,66                  |
| 450'-      | 298          | 25 480                  | 85 981              | 34 321                  | 6 800               | 2 926             | 21 949            | 7 377                | 4 272        | 163 626        | 6,42                  |
| Snitt      | 5 378        | 28 593                  | 48 189              | 19 534                  | 6 800               | 2 926             | 20 211            | 8 236                | 4 106        | 110 003        | 3,85                  |

Kilde: LeasePlan.

*Vedleggstabell 8.4 Næringsorganisasjonens kostnadsanslag (LeasePlan) og arbeidsgruppens kostnadsanslag pr. km. etter firmabilskattekasse*

| Listepris         | Våre kostnadsanslag. Kroner pr. km | LeasePlans kostnadsanslag. Kroner pr. km | Avvik ift. våre beregninger. Pst. |
|-------------------|------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------|
| 100 000 - 150 000 | 3,54                               | 3,18                                     | -10,2                             |
| 150 000 - 200 000 | 4,27                               | 2,94                                     | -31,1                             |
| 200 000 - 250 000 | 4,95                               | 3,24                                     | -34,5                             |
| 250 000 - 300 000 | 5,63                               | 3,57                                     | -36,6                             |
| 300 000 - 450 000 | 6,72                               | 4,65                                     | -30,8                             |
| over 450 000      | 8,98                               | 6,42                                     | -28,5                             |

Kilde: LeasePlan og Finansdepartementet.

*Vedleggstabell 8.5 Anslått provenyutap av en utvidelse av antallet firmabilskatteklasser. Kroner*

| Listepris         | Antall med firmabil | Gj.sn. listepris | Gj.sn. firmabilskatt med ny km-satser. Kroner | Gj.sn. firmabilskatt med gjeldende km-satser. Kroner | Gj.sn. endring i skatt. Kroner | Samlet endring i skatt. Inkl. arb.giv.avg. Mill. kroner. |
|-------------------|---------------------|------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1 - 100 000       | 180                 | 53 700           | 17 940                                        | 22 500                                               | -4 550                         | -1                                                       |
| 100 001 - 150 000 | 1 050               | 143 000          | 25 260                                        | 28 930                                               | -3 670                         | -5                                                       |
| 150 001 - 200 000 | 4 380               | 192 900          | 30 520                                        | 33 570                                               | -3 050                         | -17                                                      |
| 200 001 - 250 000 | 12 780              | 244 700          | 35 380                                        | 39 650                                               | -4 260                         | -69                                                      |
| 250 001 - 300 000 | 9 630               | 291 400          | 40 230                                        | 45 720                                               | -5 490                         | -67                                                      |
| 300 001 - 350 000 | 4 550               | 331 800          | 44 080                                        | 50 010                                               | -5 930                         | -34                                                      |
| 350 001 - 400 000 | 4 030               | 378 000          | 47 860                                        | 50 010                                               | -2 140                         | -11                                                      |
| 400 001 - 450 000 | 4 380               | 430 000          | 52 130                                        | 50 010                                               | 2 110                          | 12                                                       |
| 450 001 - 500 000 | 2 450               | 475 500          | 55 850                                        | 51 230                                               | 4 620                          | 14                                                       |
| 500 001 - 550 000 | 1 400               | 525 100          | 59 920                                        | 53 610                                               | 6 310                          | 11                                                       |
| 550 001 - 600 000 | 880                 | 574 500          | 63 970                                        | 55 980                                               | 7 990                          | 9                                                        |
| 600 001 - 700 000 | 700                 | 646 500          | 69 870                                        | 59 430                                               | 10 430                         | 9                                                        |
| Over 700 000      | 700                 | 951 600          | 94 870                                        | 74 060                                               | 20 810                         | 18                                                       |
|                   | 47 098              |                  |                                               |                                                      |                                | -130                                                     |

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

*Vedleggstabell 8.6 Anslått provenytap av en omlegging i tråd med næringsorganisasjonens forslag. Kroner*

| Listepris         | Antall med firmabil | Gj.sn. listepris | Gj.sn. Skatt næringsorg. Kroner | Gj.sn. firmabilskatt med gjeldende km-sats. Kroner | Gj.sn. endring i skatt. Kroner | Samlet endring i skatt. Inkl. arb.giv.avg. Mill. kroner. |
|-------------------|---------------------|------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1 - 100 000       | 170                 | 53 700           | 10 690                          | 22 500                                             | -11 800                        | -3                                                       |
| 100 001 - 150 000 | 1 050               | 143 000          | 14 980                          | 28 930                                             | -13 950                        | -19                                                      |
| 150 001 - 200 000 | 4 370               | 192 900          | 17 370                          | 33 570                                             | -16 200                        | -90                                                      |
| 200 001 - 250 000 | 12 780              | 244 700          | 21 010                          | 39 650                                             | -18 630                        | -301                                                     |
| 250 001 - 300 000 | 9 630               | 291 400          | 23 250                          | 45 720                                             | -22 460                        | -274                                                     |
| 300 001 - 350 000 | 4 550               | 331 800          | 26 350                          | 50 010                                             | -23 650                        | -136                                                     |
| 350 001 - 400 000 | 4 020               | 378 000          | 28 560                          | 50 010                                             | -21 440                        | -109                                                     |
| 400 001 - 450 000 | 4 370               | 430 000          | 32 220                          | 50 010                                             | -17 780                        | -98                                                      |
| 450 001 - 500 000 | 2 450               | 475 500          | 34 400                          | 51 230                                             | -16 830                        | -52                                                      |
| 500 001 - 550 000 | 1 400               | 525 100          | 37 940                          | 53 610                                             | -15 670                        | -28                                                      |
| 550 001 - 600 000 | 870                 | 574 500          | 40 310                          | 55 980                                             | -15 670                        | -17                                                      |
| 600 001 - 700 000 | 700                 | 646 500          | 44 920                          | 59 430                                             | -14 510                        | -13                                                      |
| Over 700 000      | 700                 | 951 600          | 59 550                          | 74 060                                             | -14 510                        | -13                                                      |
|                   | 47 098              |                  |                                 |                                                    |                                | -1 153                                                   |

Kilde: Finansdepartementet og LTO-registeret.

*Tabell. 8.7 Aldersfordelingen for de foretaksregistrerte personbilene. 2001*

| Alder         | Antall  | Andel |
|---------------|---------|-------|
| 0-1 år        | 33 441  | 0,25  |
| 1-2 år        | 22 420  | 0,17  |
| 2-3 år        | 21 971  | 0,16  |
| 3-4 år        | 10 161  | 0,08  |
| 4 år og eldre | 47 319  | 0,35  |
|               | 135 312 | 1,00  |

Kilde: OFV.

## **8.2 Oppsummering av LeasePlans undersøkelse av firmabilbrukere fra 2002**

### **Vedlegg 1: En undersøkelse av firmabilsjåførere i Norge 2002 – LeasePlan International**

#### **Rapport om norske firmabilsjåførers meninger sammenlignet med globale undersøkelser**

#### **Sammendrag fra rapporten**

##### **Ansettelsesgoder**

- Firmabilen er det nest mest verdsette ansettelsesgodet Norge og følger tett etter pensjonsordningen.
- Nesten to tredeler i Norge (63 %) ville ha gitt avkall på bilen sin dersom skattene steg med 20 % på toppen av dagens nivåer; dette er betydelig høyere enn det totale undersøkelsesgjennomsnittet på 45 %.
- Litt over tre firedeler (77 %) ville være villige til å godta et årlig kontantbeløp istedenfor firmabilen; dette sammenholdt med 61 % globalt sett. Gjennomsnittsbeløpet sjåførene ønsker, er 75 000 kroner i året.
- Nesten alle norske sjåførere som ble spurt, angir at firmaet deres betaler drivstoffet for privatkjøringen (96 %).
- Halvparten av sjåførene i Norge (49 %) kan velge firmabilen fra et fullstendig åpent utvalg av forhandlere (34 % i undersøkelsen samlet sett).
- Det mest populære bilmerket for firmabiler i Norge er Volkswagen.

##### **Trafikkkø**

- En tredel av norske sjåførere (33 %) anser at trafikkkøer for tiden ligger på et kritisk eller meget alvorlig nivå.
- Gjennomsnittlig forlenger trafikkkøer generelt sett kjøretiden hver uke med 1 time og 25 minutter i Norge. Dette er mindre tid enn gjennomsnittet i undersøkelsen som ligger på 1 time og 55 minutter.
- Nordmenn mener at den beste måten å bedre trafikkkøene på motorveien, er å oppgradere og å bygge flere motorveier.

##### **Miljøet**

- Det store flertall i Norge (85 %) sier at de av og til kjører flere korte turer på mindre enn én kilometer i bilen sin. Denne andelen er vesentlig høyere enn undersøkelsesgjennomsnittet (49 %).
- Sju av ti norske sjåførere (70 %) mener at de selv har en rolle å spille når det gjelder å redusere miljøforurensningene, noe som er merkbart lavere enn undersøkelsesgjennomsnittet (84 %).
- Ni av ti norske sjåførere bruker bensin på bilene sine (91 %), mens bare 9 % bruker diesel.

## **Veisikkerhet**

- Tre av fem norske sjåførere (60 %) har hatt et uhell de siste fem årene, litt høyere enn det globale gjennomsnittet på 56 %.
- Litt over halvparten av norske bilister (53 %) sier at de sjekker trykket i dekkene før en lang reise, og dette er betydelig lavere enn undersøkelsesgjennomsnittet (69 %).
- Det er oppmuntrende at andelen av norske sjåførere som sjekker trykket i dekkene, har økt betydelig (fra 35 % i 1999 til 53 %).

## **Sjåføradferd**

- Norske sjåførere anser at de ”verste” sjåførene på veien, er unge personer mellom 18 og 21 år: Litt over halvparten i Norge (52 %) synes disse er de verste.
- Det forholdet som høyst sannsynlig forårsaker trafikkraiseri blant norske sjåførere, er folk som kjører for sakte (60 %). Det er mer sannsynlig at norske sjåførere vil nevne dette enn det som samlet fremgår av det globale undersøkelsesmaterialet.
- Litt flere enn tre av fem norske bilister (62 %) sier de har oppført seg aggressivt overfor andre sjåførere. Dette er vesentlig høyere enn undersøkelsesgjennomsnittet (53 %) og er faktisk den høyeste andelen som er notert under undersøkelsen.
- På den annen side sier bare én av fem i Norge (20 %) at de har følt seg alvorlig truet fra en annen sjåfører; dette er omtrent halvparten i forhold til den samlede globale undersøkelsen (39 %).