

Høringsuttalelse – beskatning av firmabil og yrkesbil

Vi viser til brev av 26. februar 2004.

Dette er en fellesuttalelse fra NHO, HSH, Skattebetalerforeningen, Selgerforbundet, Finansierings-
selskapenes Forening, Bilimportørens Landsforening og Norges Bilbransjeforbund.

SAMMENDRAG AV VÅRE SYNSPUNKTER

Vi mener at dagens bilbeskatning er urimelig. Derfor utarbeidet vi rapporten "Skatt og arbeidsgiveravgift på firmabiler, yrkesbiler og kjøregodtgjørelser" i 2002 og derfor klaget vi deler av firmabilbeskatningen inn for Sivilombudsmannen.

Høringsutredningen, heretter kalt utredningen, foreslår en forsiktig reduksjon av firmabilskatten og en økning i beskatningen av yrkesbiler. Utredningens forslag tar utgangspunkt i at fordelsbeskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil bør fastsettes slik at den om lag tilsvarer kostnadene for å holde tilsvarende bil privat.

Vi aksepterer at et slikt utgangspunkt er i samsvar med reglene for beskatning av naturalytelser, men mener at utredningens beregninger gir for høye kostnader og dermed for høy beskatning.

Årlig privat kjørelengde med firmabil

Utredningen setter den årlige private kjørelengden inklusive reiser mellom hjem og arbeidssted med firmabil til 15.000 kilometer. Utredningen argumenterer med at nye biler har lange kjørelengder, og at firmabiler derfor har lange private kjørelengder.

Vi mener at denne argumentasjonen ikke holder. De undersøkelsene som finnes tyder på at den gjennomsnittlige private kjørelengden med firmabiler er vesentlig kortere. Vi mener derfor at det vil være riktigere å sette den private kjørelengden til 12.000 kilometer.

Årlige bilholdskostnader

Uavhengig av kjørelengden mener vi at utredningen bruker for høye kostnader for avskrivninger, renter, forsikring og driftsutgifter. I tabellen nedenfor er utredningens og våre kostnadsberegninger gjengitt.

Kostnader per år de tre første årene for en ny bil

Prisklasse	Gjennomsnittlig listepriis	Utredningen	Våre beregninger	
		Årlig kjøring 15.000 km	Årlig kjøring 15.000 km	Årlig kjøring 12.000 km
0 - 100 000	53 700	37 590	32 151	28 218
100 000 - 150 000	143 000	53 040	44 778	40 535
150 000 - 200 000	192 900	63 960	52 089	47 622
200 000 - 250 000	244 700	74 190	60 805	55 886
250 000 - 300 000	291 400	84 390	68 340	63 078
300 000 - 450000	379 700	100 860	82 406	76 591
over 450 000	577 100	134 760	114 541	107 247

Forslag

Utredningen mener det er et mindre problem at firmabiler beskattes for høyt enn for lavt ”...likevel et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene ved bilbruken enn at den er satt for lavt”. Vi er grunnleggende uenige i dette. Enkle sjablonregler, som først og fremst brukes av hensyn til ressursbruken i skatteetaten, vil gi for høy beskatning av noen og for lav av andre. Hensynet til at skattesystemet skal oppfattes som rimelig og rettferdig tilsier at det er bedre at noen flere blir beskattet for lavt enn at flere blir beskattet for høyt. Vi mener derfor at sjablonbeskatningen bør ta utgangspunkt i 95 % av de årlige bilholdskostnadene.

Utredningen foreslår at firmabiler som er eldre enn tre år, får en redusert beskatning. Det er vi enige i, men størrelsen på reduksjonen bør forankres i kostnadsberegninger.

Utredningen foreslår å fjerne gjeldende spesialregler for dem som har svært omfattende yrkeskjøring. Vi mener at det bør være lavere beskatning av bl.a. firmabiler som har omfattende yrkeskjøring eller er spesielt innredet i forhold til yrkesbruken og således har særlige begrensninger i forhold til privatbruken.

Beskatning av firmabiler

Utredningen foreslår at fordelen ved firmabil skal settes til 30 % av de første 250.000 kr av nybilverdien og 20 % av de overskytende. For biler som er over 3 år skal beregningsgrunnlaget (nybilverdien) reduseres med 25 %. Dette er hovedforslaget, men utredningen har også et alternativt forslag basert på prisklasser og kilometersatser.

Med utgangspunkt i våre kostnadsberegninger foreslår vi følgende satser under hovedalternativet:

Biler med normal firmabilbeskatning

Av de første 150.000 kr av nybilverdien: 26 %

Av nybilverdien som er over 150.000 kr: 15 %

Biler med redusert firmabilbeskatning

Av de første 125.000 kr av nybilverdien: 25 %

Av nybilverdien som er over 125.000 kr: 12 %

Vi har også beregnet alternative satser til utredningens forslag om prisklasser og kilometersatser. NHO, HSH og Skattebetalerforeningen mener at et beskatningssystem basert på prisklasser og kilometersatser er best, mens de øvrige organisasjonene foretrekker prosentmodellen.

Virkning av forslagene

I tabellen nedenfor er våre forslag til beskatning av firmabil sammenliknet med utredningens.

Inntektstillegg for firmabiler som er 0 – 3 år gamle

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Utredningens forslag		Våre forslag			
		Prosent-satser	Prisklasser og km-satser	Normal	Redusert	Prosent-satser	Prisklasser og km-satser
1 - 100 000	53 700	16 110	37 650	13 962	27 000	13 425	25 200
100 001-150 000	143 000	42 900	53 100	37 180	38 400	33 410	34 800
150 001-200 000	192 900	57 870	64 050	45 435	45 000	39 398	39 600
200 001-250 000	244 700	73 410	74 250	53 205	53 400	45 614	46 200
250 001-300 000	291 400	83 280	84 450	60 210	60 000	51 218	51 600
300 001-350 000	331 800	91 360	92 550	66 270	66 000	56 066	56 400
350 001-400 000	378 000	100 600	100 500	73 200	72 600	61 610	61 800
400 001-450 000	430 000	111 000	109 500	81 000	80 400	67 850	68 400
450 001- 500 000	475 500	120 100	117 300	87 825	87 000	73 310	73 800
500 001-550 000	525 100	130 020	125 850	95 265	94 200	79 262	79 800
550 001-600 000	574 500	139 900	134 250	102 675	101 400	85 190	85 800
600 001-700 000	646 500	154 300	146 700	113 475	112 200	93 830	94 200
Over 700 000	951 600	215 320	199 200	159 240	155 400	130 442	129 000

Beskatning av yrkesbiler

En typisk yrkesbil brukes både i yrket (minst 6.000 km i året) og privat og eies av en personlig næringsdrivende hvor det i utgangspunktet ikke skilles mellom bedrift og person når det gjelder beskatning. Forenklet sagt kan yrkesbilbrukeren i dag velge om beskatningen av den private bruken av bilen skal skje etter reglene for firmabilene eller ved at 75 % av de regnskapsmessige kostnadene legges på privatbruken. Utredningen foreslår å oppheve 75-prosentregelen.

Dersom 75 % - regelen oppheves, mener vi at den næringsdrivende som bruker egen bil både til yrkeskjøring og privatkjøring må få velge om han vil bruke reglene for firmabil eller kjøregodtgjørelse, dvs beskatning etter følgende alternativer:

- Utgiftsføre utgiftene ved yrkesbilen og tilbakeføre fordelene for den private bruken etter reglene for firmabilbeskatning uavhengig av yrkeskjøringens omfang. Bilen anses i dette alternativet å tilhøre næringsvirksomheten til yrkesbilbrukeren.
- Utgiftsføre kjørte kilometer i yrket etter de satsene som gjelder for skattefri kjøregodtgjørelse, også om yrkeskjøringen er mer enn 6.000 kilometer i året. Bilen anses i dette tilfellet å tilhøre privatpersonen.

Skattebetalerforeningen har valgt å avgi en egen uttalelse om beskatning av yrkesbiler.

1. INNLEDNING

Etter at reglene om beskatning av firmabiler og yrkesbiler ble skjerpet fra og med 1. januar 2002, ble det nedsatt en gruppe med deltakelse fra de syv undertegnende organisasjonene for å foreta en nærmere gjennomgang av bilbeskatningen. Arbeidet resulterte i en rapport som ble fremlagt for skattemyndighetene i mai 2002. Den konkluderte blant annet med at gjeldende firmabilbeskatning lå høyt over reell verdi av firmabilen. Vi fikk imidlertid ikke gjennomslag hos skattemyndighetene for at firmabilsatsene måtte settes ned.

Etter dette påklaget vi Skattedirektoratets fastsettelse av firmabilsatsene til Sivilombudsmannen. Sivilombudsmannen uttalte i brev av 29. september 2003 at det er grunn til å stille spørsmål ved direktoratets fastsettelse av kilometersatsene i rimelig grad gjenspeiler de faktiske forholdene. Ombudsmannen anbefalte at det ble foretatt en fornyet gjennomgang av måten satsene fastsettes på.

Skattemyndighetene fant ikke grunn til å redusere satsene i første omgang, men varslet i stedet en bredere gjennomgang av regelverket omkring beskatning av firmabiler og yrkesbiler.

Finansdepartementet har nå fremlagt et forslag til nye regler for beskatning av firmabiler og yrkesbiler. Forslagene er utformet av en arbeidsgruppe bestående utelukkende av ansatte i Finansdepartementet og Skattedirektoratet. På bakgrunn av det arbeidet de syv organisasjonene har gjort med hensyn til å dokumentere kostnadene ved firmabiler, finner vi det beklagelig at organisasjonene ikke ble representert i arbeidsgruppen.

Arbeidsgruppens uttalelse i rapportens side 5 om at det er ”...likevel et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene ved bilbruken enn at den er satt for lavt”, indikerer at det kan ha vært et mål for gruppen å opprettholde et så høyt nivå på bilbeskatningen som mulig. En slik holdning er egnet til å svekke tilliten til at arbeidsgruppen har søkt å komme frem til et korrekt nivå på beskatningen. Utredningen fremstår derfor mer som et forsvar for dagens for høye beskatningsnivå. Bevaring av skatteprovenyet synes viktigere enn korrekt beskatning av vanlige brukere av firmabil og yrkesbil.

Slik undertegnende organisasjoner leser rapporten, synes det som om arbeidsgruppen konsekvent har benyttet tall som gir høyere bilholdskostnader enn en faglig vurdering tilsier, jf punkt 3 nedenfor. Nivået på den foreslåtte sjabloninntekten for privat bruk av firmabil blir derfor for høy.

Arbeidsgruppens foreslår endringer som medfører at sjabloninntekten nedjusteres med ca 5 % i forhold til dagens nivå, noe som gir et proveny tap for staten på ca 130 millioner kroner. På den annen side foreslås regelen for yrkesbiler, som sikrer at det gis fradrag for i hvert fall 25 % av bilholdskostnadene, opphevet. Provenyøkningen ved dette er anslått til om lag 130 millioner kroner. Samlet sett er den foreslåtte omleggingen av bilbeskatningen provenynøytral.

Etter vårt syn er reduksjonen på 5 % i beskatningen av firmabiler ikke tilstrekkelig til å bringe denne ned på et korrekt nivå. Videre er vi av den oppfatningen at likestilling av beskatningen av firmabiler og yrkesbiler ikke er godt nok begrunnet i arbeidsgruppens høringsnotat.

2. PRINSIPPER OG HOVEDSYSTEM FOR BESKATNING AV FIRMABILER OG YRKESBILER

Prinsipper for beskatning av firmabil

Naturalytelser skal verdsettes og skattlegges til markedsverdien jf skatteloven § 5-12 annet ledd og § 5-3. Utgangspunktet er derfor at fordelene ved privat bruk av firmabil skal settes til hva det ville kostet skattyter å holde en tilsvarende bil for egen regning, men redusert for den ulempen det er at bilen disponeres i yrket. Normalt vil dette tilsvare de faktiske kostnadene hos arbeidsgiver redusert med verdien av nevnte ulempe.

Prinsipielt ville det riktige være å verdsette fordelene i hvert enkelt tilfelle. Sjablonregler er imidlertid enklere for så vel skattyterne som skattemyndighetene. Det er likevel vår påstand at dersom det innføres sjablonregler uten unntaksregler, er sjablonreglene først og fremst vedtatt av hensyn til ressursbruken hos skattemyndighetene. Dette fordi skattyter, til tross for at det ville være mer arbeidskrevende, nærmest uten unntak ville benyttet unntaksreglene i tilfeller hvor sjablonreglene slår urimelig ut.

Vedtatt sjablonregler uten sikkerhetsventiler eller valgmuligheter for skattyterne, bør de fastsettes på en rimelig måte for å unngå de mest urimelige utslagene. Vi er grunnleggende uenig med arbeidsgruppen når den sier at det er ”...et mindre problem at sjablonen overstiger de privatøkonomiske kostnadene ved bilbruken enn at den er satt for lavt”, jf rapportens side 5. En slik sjablonbeskatning innebærer at departementets arbeidsgruppe godtar overbeskatning av mange firmabiler. Dersom det vedtatt enkle sjablonregler, som først og fremst er vedtatt av hensyn til ressursbruken i skatteetaten, må en slik sjablon fastsettes rimelig. En sjablonbeskatning som legger opp til en overbeskatning av firmabiler bryter med prinsippet i skattelovens bestemmelse om at naturalytelsen skal fastsettes til omsetningsverdi.

En modell for fastsetting av elementene i beskatningsmodellen

Kostnadene ved bilhold kan variere betydelig fra år til år. Det gjelder i særlig grad rentekostnadene, men gjelder også de andre kostnadene. Uansett valg av modell bør det etter vårt syn være etterkontrollerbart hvordan myndighetene har fastsatt satsene. Det bør med andre ord foreligge en modell for hvordan de enkelte elementer innenfor sjablonen blir fastsatt. Vi vil her vise til uttalelsen fra Sivilombudsmannen av 29. september 2003 hvor det fremgår at Sivilombudsmannen ber direktoratet vurdere om det kan være hensiktsmessig å nedfelle skriftlig de viktigste prinsippene for fastsetting av kilometersatsene.

Reiser mellom hjem og arbeidssted

Vi er enige i at reisene mellom hjem og arbeidssted bør inngå i sjablonmodellen, slik at det ikke fastsettes et særskilt inntektstillegg for arbeidsreisene. Også dette gjør at denne sjablonen bør fastsettes forsiktig. Siden det ved fastsettelsen av et særskilt inntektstillegg ville blitt gitt fradrag for reise hjem/arbeidssted etter de vanlige reglene, bør slikt fradrag gis også når arbeidsreisene inngår i sjablonen.

Redusert beskatning av eldre firmabiler

Vi er enige i at det bør foretas en reduksjon av kostprisen for biler som er tre år eller eldre. Reduksjonen er av departementets arbeidsgruppe satt til 25 %. Etter vårt syn bør det redegjøres for hvordan denne prosentreduksjonen fastsettes. Dette vil gjøre det mulig å etterprøve om reduksjonen ligger på et riktig nivå.

Redusert beskatning for omfattende yrkesbruk mm.

Utredningen foreslår at dagens spesialordning for de som har svært lang yrkeskjøring skal bortfalle. Det er vi uenige i. Dersom beskatningen av firmabil skal oppfattes som rettferdig, er det nødvendig med en lavere beskatning av firmabiler med en omfattende yrkesbruk, biler som er spesialinnredet i forhold til yrkesbruken, biler som har en spesiell yrkesbruk og bilforhandlerens demonstrasjonsbiler som har særlige begrensninger i forhold til privatbruken sammenliknet med andre firmabiler. El-biler kan også komme i denne gruppen. Etter vår oppfatning bør biler som kjøres mer enn 15.000 kilometer årlig i yrket defineres som firmabiler med omfattende yrkesbruk. Vi har i våre forslag til beskatningsmodeller lagt inn et forslag til satser for firmabiler som bør ha redusert skatt.

Prosentmodell eller modell basert på prisklasser

I utgangspunktet er det liten forskjell med hensyn til skattekonsekvensene av en prosentmodell og en modell basert på prisklasser og kilometersatser multiplisert med en sjablonfastsatt privat kjørelengde. (Med den kostnadsberegningmodellen utredningen bruker, endres kilometersatsene når sjablonkilometeren endres.) Det avgjørende er at inntektstillegget den enkelte firmabilbrukeren skattlegges for samsvarer med de reelle kostnadene ved driften av bilen.

En modell basert på kilometersatser krever en vesentlig mer finmasket prisklasseinndeling enn det er i dagens system. En slik modell gir muligheter til å fange opp kostnadsforskjeller mellom prisklasser, for eksempel vil en slik modell kunne fange opp eventuelle systematiske forskjeller mellom prisklassene når det gjelder avskrivninger, men den skiller ikke på kostnader innen prisklassen. Etter vår oppfatning bør satsene i firmabilbeskatningen, enten det er prosentsatser eller kronesatser, vurderes hvert år.

En prosentmodell fanger bedre opp kostnadsforskjellene innen en prisklasse. Erfaringene med den gjeldende ordningen, som i hovedsak er basert på prisklasser og kilometersatser, viser at valget av bil innen en prisklasse i betydelig grad styres av beskatningsreglene, jf at den gjennomsnittlige listeprisen i de vanligste firmaklassene ligger opp mot den øvre grensen i sin prisklasse. En prosentmodell vil ikke ha en slik styringseffekt.

NHO, HSH og Skattebetalerforeningen foretrekker utredningens sekundære forslag om å foreta justeringer av dagens regelverk. Dagens modell basert på prisklasser og kilometersatser fungerer teknisk sett bra og er pedagogisk lettere å forstå for skattebetaleren. Omstillingskostnader og ønsket om et forutsigbart skattesystem er også viktige argumenter. Det vil også være enklere å etablere unntaksordninger med en slik modell for å rette på opplagte skjevheter.

De øvrige organisasjonene foretrekker en prosentmodell og legger vekt på at en slik modell ikke er inndelt i prisklasser, slik at en unngår terskelvirkninger ved å bli plassert i den ene eller den andre prisklassen. Modellen har dessuten færre satser og er således enklere.

Prinsipper for beskatning av yrkesbiler

Etter skatteloven § 6-1 gis det fradrag for kostnadene en næringsdrivende (enkelpersonsforetak) har ved å benytte sin privatbil i virksomheten.

Også her er det av forenklingshensyn innført sjablonregler for fastsettelsen av verdien av privatbruken. Yrkesbilbrukeren kan i dag bruke firmabilreglene til å fastsette den private fordelingen, eller han kan fastsette den private fordelingen gjennom den såkalte 75-prosent regelen. Det er en forutsetning at bilen brukes minst 6.000 kilometer i yrket årlig eller av annen grunn er definert som yrkesbil. Ved yrkeskjøring under 6.000 kilometer årlig gis det et fradrag etter en sats på 3,00 kr per kilometer.

Utredningen foreslår å sløyfe 75-prosent regelen.

Etter vår oppfatning mangler både 75-prosent regelen og 6.000-kilometer regelen begrunnelse. Dersom 75-prosent regelen skal sløyfes, mener vi at også 6.000-kilometer regelen bør sløyfes. Det betyr at den næringsdrivende enten får fastsatt den private fordelingen gjennom reglene for firmabilskatt eller han kan trekke fra yrkeskjøringen etter kilometersatsene for skattefri kjøregodtgjørelse. På denne måten blir det en sammenheng mellom beskatningen av "yrkesbil" på den ene siden og beskatningen av firmabiler og kjøregodtgjørelsene på den andre siden.

Skattebetalerforeningen har valgt å avgi en egen uttalelse om beskatning av yrkesbiler.

3. VURDERING AV BILHOLDSKOSTNADENE

Nedenfor har vi gjennomgått de årlige bilholdskostnadene. Som beregningsforutsetninger har vi brukt nye biler som brukes 15.000 km i året til privat kjøring og som selges etter 3 år. Disse forutsetningene er valgt for å kunne sammenligne våre kostnadstall med kostnadstallene i utredningen. Vi har sammenliknet med kostnadene i tabell 6.11 i utredningen.

Årlige avskrivninger

Utredningen sier det er brukt 18 % saldoavskrivning på 25.000 km og at det er forutsatt at 75 % av avskrivningene er knyttet til bilens alder og 25 % til utkjørt distanse. For oss ser det imidlertid ut til at det i utredningens tabell 6.11 er brukt 18 % saldoavskrivning på 28.500 km jf kolonne 3 og 4 i tabellen nedenfor.

18 % saldoavskrivning med en utkjørt årlig distanse på 28.500 km kan ikke sammenliknes direkte med den forutsetningen vi brukte i våre rapporter i 2002. Vi kjenner oss for øvrig ikke igjen i følgende utsagn på side 29 i utredningen: "En viktig grunn til dette er at næringsorganisasjonene selv har anslått verdifallet til 18 pst. saldo, og de har neppe overvurdert verdifallet på firmabilene." Vi har verken forsøkt å overvurdere eller undervurdere verdifallet på firmabiler, eller for den del andre kostnadskomponenter i bilholdet. Tvert imot har vi både i våre rapporter fra 2002 og i møter med Skattedirektoratet og Finansdepartementet lagt vekt på å gi mest mulig riktig informasjon, så langt våre kunnskaper rekker.

I følge LeasePlan stemmer 18 % årlig saldoavskrivning med en årlig utkjørt distanse på 28.500 km godt overens med LeasePlans erfaringstall. LeasePlans erfaringstall gjelder imidlertid firmabiler/leasingbiler og ikke "privatbiler". Erfaringen i bilbransjen er at privatbiler oppnår høyere priser som bruktbiler. Det har sammenheng med at en 3 år gammel privatbil gjennomgående er i en bedre tilstand enn en firmabil/-leasingbil. Vi mener derfor at avskrivningen for privatbiler bør legges ett prosentpoeng lavere enn avskrivningen for firmabiler/leasingbiler. Ett prosentpoeng er i følge bilbransjeutøvere er forskjellen minst ett prosentpoeng.

I tabellen nedenfor er forutsetningen om at 75 % av avskrivningene er knyttet til bilens alder og 25 % til utkjørt distanse lagt inn. Vi har ikke data som bekrefter eller avkrefter denne forutsetningen. Denne forutsetningen og 17 % saldoavskrivning ved 28.500 km tilsvarer 15 % saldoavskrivning ved en årlig utkjørt distanse på 15.000 km.

Årlige gjennomsnittlige avskrivninger 3 første år, årlig distanse 15.000 km

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Utredningen jf tabell 6.11	18 % saldo og 28.500 km	17 % saldo og 28.500 km
0 - 100 000	53 700	7 200	7 241	6 902
100 000 - 150 000	143 000	19 200	19 281	18 380
150 000 - 200 000	192 900	25 950	26 010	24 793
200 000 - 250 000	244 700	32 850	32 994	31 451
250 000 - 300 000	291 400	39 150	39 291	37 454
300 000 - 450 000	379 700	51 150	51 197	48 803
Over 450 000	577 100	77 700	77 814	74 175

Årlige rentekostnader

Utredningen legger til grunn at rentekostnadene regnes ut etter følgende formel:

$$[(nybilpris + restverdi)]/2 \times \text{rentesats}$$

Utredningen setter den effektive renten etter skatt til 4,7 %, hvilket tilsvarer en nominell rente på 6,53 %.

Vi er uenige i disse forutsetningene. For det første vil det vanlige for en privatperson være å finansiere en del av bilen med egenkapital. Renten på egenkapitalen bør settes til den normale avkastningen på bankinnskudd fratrukket skatt. For det andre er det urimelig å bruke markedsrente. Rentefastsettelsen for lånekapitalen må ta utgangspunkt i normrenten for rimelige lån fra arbeidsgiver.

Vi mener det vil være mer riktig å legge følgende forutsetninger til grunn for fastsetting av den årlige rentekostnaden:

Lånekapital: Settes til bilens avskrivning de første 3 årene. Lånet nedbetales over 3 år.

Egenkapital: Settes til bilens restverdi etter 3 år.

Lånerente: Lånerenten settes til 2,875 %, dvs gjennomsnittet av normrenten for årets 8 første måneder. Det betyr en effektiv lånerente etter skatt på 2,07 %. I perioden januar – april i år var normrenten 3,25 %. For mai – august er den fastlagt til 2,5 %.

Egenkapitalrente: Settes til 1,5 %, dvs 1,08 % etter skatt.

Vi har ingen statistikk som viser hvor stor den gjennomsnittlige egenkapitalen faktisk er ved private bilkjøp. Men i følge bilbransjeerfaring er det vanlig å lånefinansiere mellomlegget mellom innbyttebilen og den nye bilen.

I tabellen nedfor er rentekostnaden med disse forutsetningene lagt inn under overskriften "Vår beregning".

Årlige gjennomsnittlige rentekostnader 3 første år, årlig distanse 15.000 km

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Utredningen jf tabell 6.11	Vår beregning
0 -100 000	53 700	1 950	571
100 000-150 000	143 000	5 400	1 520
150 000-200 000	192 900	7 200	2 050
200 000-250 000	244 700	9 150	2 600
250 000-300 000	291 400	10 935	3 097
300 000-450000	379 700	14 250	4 035
over 450 000	577 100	21 600	6 133

Vi er selvsagt klar over at vi nå har et rentenivå som er lavt. Men det er ingen grunn til at firmabilbrukere ikke skal ha nytte av et lavt rentenivå.

Både renteberegningene og avskrivningsberegningene tar utgangspunkt i beregningsforutsetningene. Disse forutsetningene er neppe typiske for en privatperson. Det vanlige for en privat nybilkjøper er å beholde bilen noe lenger før den skiftes.

Årlige forsikringskostnader

Vi har forespurt og fått opplysninger om forsikringspremiene for utvalgte bilmodeller fra Gjensidige, If og Vesta. Vår henvendelse til forsikringsselskapene og svarene finnes i et vedlegg til dette brevet. Forsikringsselskapene ga opplysninger om premier i Oslo, Stavanger, Hamar og Bodø med årlige kjørelengder på henholdsvis 16.000 km, 20.000 km og ubegrenset kjøring. I tabellen nedenfor er vår oppsummering av de innkomne opplysningene gjengitt med 65 og 75 % bonus for de begrensede kjørelengdene. Vi har fått opplyst at gjennomsnittsbonusen (via Toyota Finans) er 66-67 % i If, 69 % i Gjensidige og vel 70 % i Vesta. Egenandelen ved skade varierer mellom 4.000 og 6.000 kr i de forsikringspremiene vi har fått oppgitt.

Forsikringspremier for utvalgte bilmodeller

	Pris	Forsikringspremier			
		16.000 km		20.000 km	
		65 %	75 %	65 %	75 %
Peugot 307 XR 1,6 Combi, 02-mod	jan.02 195 400	6 764	5 783	7 520	6 417
Volkswagen Golf Comfort L 1,6 Aut - Stasjv. 02-mod	jan.02 239 420	6 732	5 606	7 486	6 220
Toyota Avensis 1,8 Business, Sedan 04-mod	mar.04 273 500	7 559	6 312	8 412	7 001
Volkswagen Passat First L 1,9 TDI, Business, Stasjv. 04-mod	mar.04 299 900	7 183	5 996	7 990	6 649
Ford Mondeo 2,0 Ghia Aut, Sedan 02-mod	jan.02 330 900	7 734	6 352	8 625	7 068
Volvo V70 2,4 S Aut Stasjv. 04-mod	mar.04 426 900	8 322	6 840	9 264	7 596
Mercedes E 220 DTA+ CDI Sedan 02-mod	jan.02 525 200	8 859	7 276	9 873	8 091

Det er beregnet gjennomsnittlige forsikringspremier for de tre forsikringsselskapene som er geografisk vektet ut fra følgende forutsetning: Forsikringspremiene i Oslo er gitt en vekt tilsvarende andelen av firmabiler i Oslo og Akershus i 2002. Vekten for premiene i Stavanger er satt lik andelen av firmabiler i Rogaland og Hordaland. Gjennomsnittspremiene i Hamar og Bodø er vektet i forhold til firmabilandelen i de øvrige fylkene. Med firmabil menes i denne sammenhengen biler som er fordelsbeskattet.

Utredningen har tatt utgangspunkt i OFVs tall. Når OFV har høyere tall for forsikringskostnadene enn det vår undersøkelse gir, mener vi det kan skyldes to forhold:

- OFV har tatt utgangspunkt i forsikringspremiene i Oslo, mens vi har vektet premiene i forhold til premiene fra 4 steder.
- I vår undersøkelse ba vi om opplysninger om hva som faktisk betales i premie og ikke tariffpremie.

I tabellen nedenfor har vi med utgangspunkt i de vektete forsikringspremiene for 16.000 km årlig kjøredistanse og 65 % bonus satt opp "Vår beregning":

Årlige forsikringskostnader for en årlig kjøredistanse på 15.000 km

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Utredningen jf tabell 6.11	Vår beregning
0 -100 000	53 700	8 130	6 200
100 000-150 000	143 000	8 130	6 400
150 000-200 000	192 900	8 850	6 600
200 000-250 000	244 700	9 330	6 800
250 000-300 000	291 400	10 095	7 000
300 000-450 000	379 700	10 500	8 000
over 450 000	577 100	10 500	9 000

Årlige drifts- og vedlikeholdsutgifter

Utredningen tar utgangspunkt i OFVs "Eksempler på beregning av kostnader ved bilhold" for drifts- og vedlikeholdsutgiftene. OFV bygger sine eksempler på forutsetninger som ikke passer fullt ut til å beskrive gjennomsnittskostnadene ved bilholdet. Det gjelder for eksempel:

Forutsetningen om oljeskift hver 7.500 km. Så vidt vi vet har ingen nyere biler i dag hyppigere oljeskift enn hver 15.000 km. For nye bilmodeller er det vanlig med en oljeskiftfrekvens på 30.000 km. Vanligvis er i dag oljeskift en del av det periodiske serviceettersyn.

OFVs eksempler gjelder bensindrevne biler. En betydelig del av firmabilene er dieseldrevne. Det gir lavere drivstoffkostnader. Også OFVs prisforutsetning for bensin er for unyansert fordi den ikke fanger opp de faktiske prisvariasjonene i et marked.

Vi har fått følgende kilometerkostnader fra LeasePlan for drifts- og vedlikeholdsutgifter:

Listepris	Antall biler	Km per år	Drivstoff	Vask rekvisita	Dekk	Vedlikehold
100 000-150 000	19	25 137	0,47	0,12	0,02	0,24
150 000-200 000	225	24 396	0,51	0,10	0,04	0,21
200 000-250 000	837	27 783	0,58	0,10	0,05	0,20
250 000-300 000	873	29 487	0,60	0,10	0,06	0,21
300 000-450000	620	26 361	0,65	0,10	0,06	0,21
over 450 000	72	24 625	0,76	0,11	0,08	0,26

Kilometerkostnadene er her oppgitt eksklusive merverdiavgift.

Selv om antallet biler i grunnlaget fra LeasePlan er i minste laget for den laveste og høyeste prisklassen, og utgiftene til vask/rekvisita og vedlikehold synes høye for den laveste prisklassen, mener vi at LeasePlans tall for drifts- og vedlikeholdsutgifter er mer i samsvar med virkeligheten enn tallene som utredningen bruker. I tabellen nedenfor er drifts- og vedlikeholdskostnadene beregnet på grunnlag av LeasePlans tall oppgitt under "Vår beregning". Det er lagt til merverdiavgift. Drifts- og vedlikeholdskostnadene for prisklassen 100.000 – 150.000 kr er også brukt for bilene i den laveste prisklassen.

Årlige gjennomsnittlige drifts- og vedlikeholdskostnader 3 første år, årlig distanse 15.000 km

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Utredningen jf tabell 6.11	Vår beregning
0 -100 000	53 700	17 550	15 724
100 000-150 000	143 000	17 550	15 724
150 000-200 000	192 900	19 200	15 891
200 000-250 000	244 700	20 100	17 198
250 000-300 000	291 400	21 450	18 035
300 000-450 000	379 700	22 200	18 813
over 450 000	577 100	22 200	22 479

Årlige total kostnader

I tabellen nedenfor har vi summert de årlige kostnadene for nye biler som brukes 15.000 km i året til privat kjøring og som selges etter 3 år.

Årlige kostnader 3 første år, årlig distanse 15.000 km

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Avskrivninger	Renter	Årsavgift	For-sikring	Drift og vedlikehold	Sum kostnader
0 -100 000	53 700	6 902	571	2 755	6 200	15 724	32 151
100 000-150 000	143 000	18 380	1 520	2 755	6 400	15 724	44 778
150 000-200 000	192 900	24 793	2 050	2 755	6 600	15 891	52 089
200 000-250 000	244 700	31 451	2 600	2 755	6 800	17 198	60 805
250 000-300 000	291 400	37 454	3 097	2 755	7 000	18 035	68 340
300 000-450 000	379 700	48 803	4 035	2 755	8 000	18 813	82 406
over 450 000	577 100	74 175	6 133	2 755	9 000	22 479	114 541

4. VURDERING AV ÅRLIG PRIVAT BRUK AV FIRMABIL

Det finnes to undersøkelser som sier noe om den private bruken av firmabil, Statistisk sentralbyrå (SSB) i 1995 og LeasePlan i 2002. SSBs undersøkelse, "Eie og bruk av personbil", var en omfattende undersøkelse som bl.a. også gir kjøring fordelt på formål etter bilens alder. I tabellen nedenfor er resultater fra SSBs og LeasePlans undersøkelse gjengitt:

	Yrkeskjøring	Kjøring til/fra arbeid	Annen privatkjøring	Totalt	
SSB - 1995, alle personbiler	1)	1 400	3 300	8 700	13 400
SSB - 1995, personbiler 0 - 5 år	2)	4 200	3 100	11 400	18 700
SSB - 1995, firmabiler		8 875	8 875		17 750
LeasePlan - 2002, firmabiler		17 708	3 089	8 401	29 198

1) Våre anslag basert på "Eie og bruk av personbil"

2) Hentet fra utredningen

SSBs undersøkelse hadde et utvalg på 50.000 og en svarprosent på 33. Det betyr at det var avgitt svar for om lag 1 % av det totale antallet personbiler i 1995. 525 firmabilsvar tyder på at det var avgitt svar for litt under 1 % av det totale antallet firmabiler. LeasePlans undersøkelse hadde 489 svar og en svarprosent på 35.

Utredningen tilsidesetter både SSBs og LeasePlans undersøkelser når det gjelder firmabiler. I stedet argumenterer utredningen slik:

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.

Vi innser at det er svakheter i LeasePlans undersøkelse og firmabildelen av SSBs, men vi mener at utredningen legger vel stor vekt på svakhetene. Etter vår mening er det også vesentlige svakheter i utredningens argumentasjon:

- Nye biler går lengre enn eldre. Skyldes det at en bil brukes mer fordi den er ny, eller skyldes det at de som kjører langt har ny bil? Vi har liten tro på at en bil brukes vesentlig mer fordi den er ny. Vi tror heller ikke at firmabilbrukere har et privat transportbehov som avviker vesentlig fra den gjennomsnittlige bilbrukeren. Vi mener derfor at argumentasjonen om at firmabilbrukere kjører langt privat fordi de kjører nye biler, ikke holder.
- Vi er enige i at nullprisen på privatkjøring trekker i retning av lengre private kjøredistanser. Hvor sterk denne effekten er, har ikke vært undersøkt så vidt vi vet. Det at firmabilbrukere ofte har omfattende yrkeskjøring demper effekten. Firmabilbrukeren har mindre glede av å kjøre en tur for turens skyld enn den vanlige bilbrukeren.
- Utredningen overser et poeng. Det er begrensninger i mulighetene til å bruke firmabilen privat. De aller fleste firmabilbrukerne forutsettes å ha med seg firmabilen på jobben. Andre husstandsmedlemmer kan derfor ikke bruke firmabilen i arbeidstiden. Denne begrensningen vil normalt ikke være tilstede med en privat eid bil.

I følge SSB – 1995 brukes en gjennomsnittlig personbil 12.000 km i året til privat kjøring inklusive reiser fra og til arbeidet. LeasePlans undersøkelse og firmadelen i SSBs undersøkelse viser mindre privatkjøring enn 12.000 km i året. Ut fra de foreliggende opplysninger vil det etter vår mening være riktigere å sette den årlige private kjøredistansen med en firmabil til 12.000 km enn til 15.000 km. Nedenfor har vi gjengitt en beregning av årskostnadene ved bilhold under de samme forutsetningene som ovenfor, men ved en årlig kjøredistanse på 12.000 km.

Årlige kostnader 3 første år, årlig distanse 12.000 km

Listepris	Gjennomsnittlig listepris	Avskrivninger	Renter	Årsavgift	Forsikring	Drift og vedlikehold	Sum kostnader
0 -100 000	53 700	6 728	571	2 755	5 586	12 579	28 218
100 000-150 000	143 000	17 915	1 520	2 755	5 766	12 579	40 535
150 000-200 000	192 900	24 166	2 051	2 755	5 937	12 713	47 622
200 000-250 000	244 700	30 656	2 601	2 755	6 115	13 759	55 886
250 000-300 000	291 400	36 506	3 098	2 755	6 291	14 428	63 078
300 000-450 000	379 700	47 569	4 037	2 755	7 180	15 051	76 591
over 450 000	577 100	72 299	6 135	2 755	8 075	17 983	107 247

Når det gjelder forsikringskostnadene, har vi forutsatt at premieforskjellen mellom 12.000 km og 16.000 km tilsvarer forskjellen mellom 16.000 km og 20.000 km.

Per km blir kostnadene høyere ved 12.000 km privat kjøring enn ved 15.000 km privat kjøring. Det skyldes at det blir færre kilometer å fordele de faste kostnadene på. Kilometerkostnadene er gjengitt i tabellen nedenfor:

Km-kostnader 3 første år

Listepris	Gjennom- snittlig listepris	Km- kostnader 15.000 km	Km- kostnader 12.000 km
0 -100 000	53 700	2,14	2,35
100 000-150 000	143 000	2,99	3,38
150 000-200 000	192 900	3,47	3,97
200 000-250 000	244 700	4,05	4,66
250 000-300 000	291 400	4,56	5,26
300 000-450 000	379 700	5,49	6,38
over 450 000	577 100	7,64	8,94

Ut fra beregningene ovenfor har vi anslått kostnadene for flere listeprisintervaller, jf tabell 6.12 i utredningen. I tabellen nedenfor er våre kostnadsanslag angitt.

Årlige kostnader 3 første år, årlig distanse 12.000 km

Listepris	Gjennom- snittlig listepris	Avskriv- ninger snitt 3 år	Renter	Årsavgift	Forsikring	Drift og vedlikehold	Sum kostnader
0 -100 000	53 700	6 728	571	2 755	5 586	12 579	28 218
100 000 - 150 000	143 000	17 915	1 520	2 755	5 766	12 579	40 535
150 000 - 200 000	192 900	24 166	2 051	2 755	5 937	12 713	47 622
200 000 - 250 000	244 700	30 656	2 601	2 755	6 115	13 759	55 886
250 000 - 300 000	291 400	36 506	3 098	2 755	6 291	14 428	63 078
300 001 - 350 000	331 800	41 568	3 527	2 755	6 731	14 717	69 299
350 001 - 400 000	378 000	47 356	4 018	2 755	7 180	15 051	76 360
400 001 - 450 000	430 000	53 870	4 571	2 755	7 402	15 755	84 354
450 001 - 500 000	475 500	59 570	5 055	2 755	7 627	16 492	91 499
500 001 - 550 000	525 100	65 784	5 582	2 755	7 851	17 264	99 237
550 001 - 600 000	574 500	71 973	6 107	2 755	8 075	17 983	106 894
600 001 - 700 000	646 500	80 993	6 873	2 755	8 748	18 882	118 251
Over 700 000	951 600	119 216	10 116	2 755	10 767	20 770	163 625

5. VÅRE KONKLUSJONER OG FORSLAG

Beskatning av firmabiler

Vi aksepterer at en firmabil i utgangspunktet beskattes for en inntektsfordel tilsvarende det som det ville kostet den ansatte å holde bilen selv. Det er imidlertid vesentlig å legge mest mulig reelle kostnader til grunn. Etter vår oppfatning opererer utredningen med vesentlig for høye kostnader. Vi mener også at med en sjablonbeskatning bør fordelene ved firmabil settes litt lavere enn de gjennomsnittlige kostnadene. Vi foreslår at fordelene settes til 95 % av gjennomsnittskostnadene. Det er også nødvendig med en redusert beskatning for biler med omfattende yrkeskjøring, spesialinnredede biler osv, jf punkt 2 ovenfor.

Vi mener også at ut fra de foreliggende dataene og opplysningene, vil det være riktigere å legge 12.000 km til grunn for den private bruken av firmabil enn 15.000 km som utredningen gjør.

Normalbeskatning av firmabiler 0 – 3 år

Ut fra de beregninger som vi har gjort, bør en prosentmodell ha følgende satser for beregning av inntektsfordelen:

Av de første 150.000 kr av nybilverdien: 26 %
 Av nybilverdien som er over 150.000 kr: 15 %

I tabellen nedenfor er disse satsene lagt til grunn for beregning av inntektstillegget med prosentsatser. Det er videre beregnet kilometersatser avrundet til nærmeste 5 øre og beregnet inntektstillegg etter kilometersatser.

Prisklasse	Gjennomsnittlig listepriis	Års-kostnader	95 % av årskostnadene	Inntekts-tillegg prosentsats	Km-satser nye regler	Inntekts-tillegg km-satser	Inntekts-tillegg i dag, tab 6.13 i utredningen
0 - 100 000	53 700	28 218	26 800	13 962	2,25	27 000	46 940
100 000 - 150 000	143 000	40 535	38 500	37 180	3,20	38 400	60 340
150 000 - 200 000	192 900	47 622	45 200	45 435	3,75	45 000	70 030
200 000 - 250 000	244 700	55 886	53 100	53 205	4,45	53 400	82 690
250 000 - 300 000	291 400	63 078	59 900	60 210	5,00	60 000	95 360
300 001 - 350 000	331 800	69 299	65 800	66 270	5,50	66 000	104 300
350 001 - 400 000	378 000	76 360	72 500	73 200	6,05	72 600	104 300
400 001 - 450 000	430 000	84 354	80 100	81 000	6,70	80 400	104 300
450 001 - 500 000	475 500	91 499	86 900	87 825	7,25	87 000	106 850
500 001 - 550 000	525 100	99 237	94 300	95 265	7,85	94 200	111 810
550 001 - 600 000	574 500	106 894	101 500	102 675	8,45	101 400	116 750
600 001 - 700 000	646 500	118 251	112 300	113 475	9,35	112 200	123 950
Over 700 000	951 600	163 625	155 400	159 240	12,95	155 400	154 460

Redusert beskatning for firmabiler 0 – 3 år

For firmabiler med omfattende yrkesbruk, biler som er spesialinnredede, biler med spesiell yrkesbruk, demonstrasjonsbiler og el-biler foreslås følgende:

- Det regnes ikke med rentekostnadene i beregningsgrunnlaget. Rentekostnadene er den kostnaden som sannsynligvis vil variere mest fra år til år. For å få et mest mulig stabilt beskatningsgrunnlag for de som er mest avhengige av bilen i yrket, mener vi derfor at det vil være fordelaktig å ta ut en kostnadsreduksjon gjennom rentekostnadene.
- Avskrivningskostnadene reduseres med 15 % i beregningsgrunnlaget.

I tabellen nedenfor er disse forutsetningene lagt til grunn. Satsene i prosentmodellen er:

Av de første 125.000 kr av nybilverdien: 25 %
 Av nybilverdien som er over 125.000 kr: 12 %

Prisklasse	Gjennomsnittlig listepriis	Års-kostnader	95 % av årskostnadene uten renter og 85 % av avskrivningene	Inntekts-tillegg prosentsats	Km-satser nye regler	Inntekts-tillegg km-satser
0 - 100 000	53 700	28 218	25 300	13 425	2,10	25 200
100 000 - 150 000	143 000	40 535	34 500	33 410	2,90	34 800
150 000 - 200 000	192 900	47 622	39 800	39 398	3,30	39 600
200 000 - 250 000	244 700	55 886	46 300	45 614	3,85	46 200
250 000 - 300 000	291 400	63 078	51 800	51 218	4,30	51 600
300 001 - 350 000	331 800	69 299	56 600	56 066	4,70	56 400
350 001 - 400 000	378 000	76 360	62 000	61 610	5,15	61 800
400 001 - 450 000	430 000	84 354	68 100	67 850	5,70	68 400
450 001 - 500 000	475 500	91 499	73 600	73 310	6,15	73 800
500 001 - 550 000	525 100	99 237	79 600	79 262	6,65	79 800
550 001 - 600 000	574 500	106 894	85 500	85 190	7,15	85 800
600 001 - 700 000	646 500	118 251	94 300	93 830	7,85	94 200
Over 700 000	951 600	163 625	128 800	130 442	10,75	129 000

Biler som er eldre enn tre år

Utredningen foreslår at beregningsgrunnlaget (nybilverdien) ved prosentmodellen reduseres med 25 % for biler som er eldre enn 3 år. Vi har gjort beregninger som tyder på at gjennomsnittskostnadene for en bil som er 4 - 6 år tilsier en reduksjon i beregningsgrunnlaget på 30 %. Vi antar imidlertid at de fleste firmabiler som beholdes lenger enn 3 år, vil bli byttet ut i det 4. eller 5. året og har derfor ikke innvendinger til reduksjonssatsen på 25 %.

Vi forutsetter at dersom en velger en beskatningsmodell basert på prisklasser og kilometersatser, legges det inn en reduksjon i kilometersatsene som gir tilsvarende reduksjon i inntektsfordelen for biler som er eldre enn 3 år som prosentmodellen gir.

Årlige justeringer av reglene

Kostnadene ved bilhold kan variere betydelig fra år til år. Det gjelder i betydelig grad rentekostnadene, men også de andre kostnadene. Prisnivået på drivstoff har variert betydelig de siste årene, både på grunn av avgifter og råoljeprisen. Det er derfor etter vår oppfatning nødvendig med årlig kontroll og eventuell justering av reglene for firmabilbeskatning, uavhengig av om en velger en prosentmodell eller en modell basert på prisklasser og kilometersatser.

Beskatning av yrkesbiler

En typisk yrkesbil eies av en personlig næringsdrivende hvor det i utgangspunktet ikke skilles mellom bedrift og person når det gjelder beskatning. Bedriften og personen er samme juridiske person. Dersom en imidlertid velger å si at bedriftsdelen av den juridiske personen eier bilen, er det naturlig å beskatte personen for fordelene av firmabil. Dersom en velger å si at personen eier bilen, vil være naturlig å bruke reglene for beskatning av kjøregodtgjørelse. Vi foreslår derfor at brukere av yrkesbil kan velge mellom:

- Utgiftsføre utgiftene ved yrkesbilen og tilbakeføre fordelene for den private bruken etter reglene for firmabilbeskatning, uavhengig av yrkeskjøringens omfang, dvs 6.000 km regelen oppheves.
- Utgiftsføre kjørte kilometer i yrket med yrkesbilen etter reglene for skattefri kjøregodtgjørelse, også om yrkeskjøringen er mer enn 6.000 kilometer i året.

Dersom det siste alternativet ikke tillates, kan beskatningen bli urimelig for de som har mer enn 6.000 km yrkeskjøring.

Skattebetalerforeningen har valgt å avgi en egen uttalelse om beskatning av yrkesbiler.

Vennlig hilsen

Næringslivets Hovedorganisasjon
Grete Dybsjord (sign.)

Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
Rolf Stangeland (sign.)

Selgerforbundet
Einar Magnussen (sign.)

Skattebetalerforeningen
Tore Fritsch. (sign.)

Finansieringsselskapenes Forening
Anne-Lise Løfsgaard (sign.)

Bilimportørenes Landsforening
Arne Lorvik (sign.)

Norges Bilbransjeforbund
Eirik Høien (sign.)

1 vedlegg

Kopi: Sivilombudsmannen
Skattedirektoratet