

Sak: 26/2761

13.5.2026

# Høringsnotat -

## Endringer i skattereglene om bruk av bil i arbeidsforhold (firmabilbeskatningen)

## Innhold

1	Innledning og sammendrag .....	3
2	Bakgrunn .....	5
2.1	Gjeldende rett.....	5
2.2	Tilgrensende regelverk – kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil.....	6
2.3	Eksisterende firmabilbeskatning - omfang .....	8
2.4	Kostnader ved bilhold .....	11
2.5	Utfordringer med dagens regler .....	12
3	Utenlandsk rett.....	14
3.1	Sverige .....	14
3.2	Danmark .....	15
3.3	Finland .....	16
4	Departementets vurderinger og forslag .....	18
4.1	Overordnede prinsipper og hensyn .....	18
4.2	Departementets vurderinger .....	19
4.3	Departementets forslag.....	20
4.3.1	Metoden for fastsettelse av sjablonger .....	22
4.3.2	Sentrale forutsetninger .....	22
4.3.3	Utslag av nye sjablonger.....	24
5	Administrative og økonomiske konsekvenser .....	26
5.1	Administrative konsekvenser .....	26
5.2	Provenyvirkning.....	26
6	Ikrafttredelse .....	27
7	Utkast til lovvedtak.....	27

## 1 INNLEDNING OG SAMMENDRAG

Finansdepartementet foreslår i dette høringsnotatet å endre sjablongreglene for skattlegging av privat bruk av arbeidsgivers bil (firmabilbeskatningen).

Fra 2006 ble skattleggingen av firmabil lagt om fra en standardisert satsmodell til en prosentligningsmodell. Etter endringen skal den private fordelten som skattlegges, som hovedregel settes til 30 pst. av bilens listepriis som ny under 235 000 kroner og 20 pst. av overskytende verdi, med en årlig prisjustering av beløpsgrensen med forventet vekst i konsumprisindeksen. Formålet med denne modellen er å få verdsatt den private økonomiske fordelten skattyter har av å bruke firmabil på en administrativt enkel måte, slik at den kan skattlegges på samme måte som lønn og andre fordeler vunnet ved arbeid.

Etter dette har grunnprinsippene i sjablongmodellen i hovedsak vært uendret. Som del av en rekke virkemidler for å fremme bruk av elbil har det vært en verdsettingsrabatt for elbiler som har blitt endret i flere omganger. I 2009 ble rabatten økt fra 25 til 50 pst. Rabatten ble redusert til 40 pst. i 2019, videre til 20 pst. i 2022 og fjernet helt fra 2023.

Skattepliktig fordel ved privat bruk av bil stilt til disposisjon i arbeidsforhold, behandles som lønn og inngår i grunnlaget for skatt på alminnelig inntekt, trygdeavgift og trinnskat. I tillegg betaler arbeidsgiver arbeidsgiveravgift.

I Dokument 8:150 S (2024–2025) fremmet stortingsrepresentantene Roy Steffensen og Morten Stordalen forslag om full gjennomgang av firmabilbeskatningen. Bakgrunnen for forslaget var medieomtaler og kostnadsberegninger som indikerte at dagens sjablong kunne medføre overbeskatning, særlig for elbiler. Stortinget fattet ved behandlingen av Innst. 543 S (2024–2025) følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringen foreta en full gjennomgang av firmabilbeskatningen for å sørge for at regelverket gir riktig fordelsbeskatning i tråd med skattelovens prinsipper.»

I dette høringsnotatet gjennomgår og vurderer departementet reglene for firmabilbeskatning, og legger fram forslag til endringer i sjablongbeskatningen som i større grad tar hensyn til kostnadsforskjeller mellom ulike motortyper.

Departementet foreslår at privat bruk av firmabil beskattes etter en justert versjon av dagens sjablong, der fordelens sats settes til 20 pst. av bilens listepris som ny, tillegg et beløp for kostnader ved bilholdet.

Etter forslaget skal kostnadskomponenten være et fast beløp som skal reflektere antatte kostnader ved bilholdet, men som ikke avhenger av bilens listepris som ny. For å hensynta at kostnader varierer mellom ulike motortyper (elmotor, forbrenningsmotorer og hybridmotorer), blant annet grunnet forskjeller i drivstoffkostnader, foreslås det at kostnadskomponenten også varierer mellom motortyper. Departementet foreslår ikke endringer i andre elementer i firmabilbeskatningen.

Forslaget vurderes ikke å ha vesentlige administrative konsekvenser for verken skattyter, arbeidsgiver eller Skatteetaten. Departementets forslag bidrar til en mer treffsikker verdsettingsmodell som i utgangspunktet innebærer lempeligere regler for elbiler, dieslbiler og hybridbiler. Inntektspåslaget for bensinbiler øker noe, men vil fortsatt være lavere enn anslåtte kostnader for en typisk bensinbil. Forslaget anslås på usikkert grunnlag å redusere provenyet med om lag 300 mill. kroner i 2027, sammenlignet med videreføring av dagens regelverk.

Departementet viser til forslag til endring av skatteloven § 5-13 første ledd.

Det tas sikte på å fremme forslaget i statsbudsjettet for 2027, og at endringene trer i kraft med virkning fra og med inntektsåret 2027.

## **2 BAKGRUNN**

### **2.1 Gjeldende rett**

Utgangspunktet er at fordelene ved å bruke arbeidsgivers bil til private formål er skattepliktig inntekt, jf. skatteloven § 5-1. Etter forskrift til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14 (FSFIN) § 5-13-2 er sporadisk bruk av arbeidsgivers bil fritatt for fordelsbeskatning. Fritaket er administrativt begrunnet. Privat bruk av arbeidsgivers bil anses som sporadisk når bruken ikke overstiger 10 kalenderdager per år eller dersom samlet privat årlig kjørelengde ikke overstiger 1 000 km.

Fordelen ved bruk av arbeidsgivers bil fastsettes som hovedregel etter en sjablong som tar utgangspunkt i bilens listepreis som ny, jf. skatteloven § 5-13 og FSFIN § 5-13-5. Den skattepliktige fordelene settes for 2026 til 30 pst. av bilens listepreis inntil 370 300 kroner og 20 pst. av overskytende listepreis. Bakgrunnen for at sjablongen består av to prosentsetninger er at deler av bilkostnadene i stor grad er uavhengige av bilens listepreis, som for eksempel drivstoff- og vedlikeholdskostnader. En sjablong bestående av kun én setning er mindre egnet til å fange opp kostnadene som ikke avhenger av listepreis.

For biler eldre enn tre år verdsettes bilen med utgangspunkt i 75 pst. av bilens listepreis som ny, jf. skatteloven § 5-13. Hvis det kan dokumenteres at yrkeskjøringen overstiger 40 000 km i inntektsåret, verdsettes bilen også med utgangspunkt i 75 pst. av bilens listepreis som ny, jf. FSFIN § 5-13-5. For biler som både er eldre enn tre år og kjøres over 40 000 km årlig i yrkeskjøring, verdsettes fordelene til 56,25 pst. av ny listepreis. Aldersrabatten tar hensyn til at verdifallet er høyest i bilens første leveår, og deretter avtar med bilens alder.

For varebiler klasse 2 og lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg er det en særregel der fordelene kan beregnes etter sjablongregelen, men med et bunnfradrag, jf. FSFIN § 5-13-1. Alternativt kan fordelene beregnes etter faktisk bruk, med en fast

kilometersats på 3,40 kroner uansett kjørelengde. Denne regelen skal sørge for at fordelene settes lavere for firmabiler som i mindre grad er egnet for privat bruk.

I tillegg gjelder en særregel basert på faktisk bruk for noen bestemte firmabiler. Det omfatter blant annet større lastebiler og passasjerbusser mv. Fordelen ved all privatkjøring til og med 4 000 km beregnes etter en sats på 3,40 kroner per km. For arbeidsreiser eller besøksreiser som overstiger 4 000 km, beregnes fordelene med en sats på 1,50 kroner per km for de overskytende antall kilometer med slik kjøring.

I FSKIN § 5-13-5 annet ledd er det en snever unntaksregel som innebærer at fordelene kan fastsettes ved skjønn «i særlige tilfeller der listepreisen klart ikke står i forhold til den private bruk». Den kan komme til anvendelse når listepreisen ved bruk av standardregelen vil gi en for høy eller for lav beregnet fordel.

Etter at rabatten for elbiler ble avviklet fra inntektsåret 2023, skiller ikke reglene mellom ulike motortyper.

## **2.2 Tilgrensende regelverk – kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil**

Et alternativ til firmabil er å bruke egen privatbil på yrkesreiser. I de tilfeller arbeidstaker bruker egen privatbil ved kjøring for arbeidsgiver, kan arbeidsgiver dekke inntil 3,50 kroner per kilometer skattefritt.

Kilometergodtgjørelsen skal kun dekke arbeidstakers merkostnader ved bruk av egen bil. Merkostnadene omfatter de variable kostnadene ved bilbruken i form av drivstoff, dekkslitasje, og en forholdsvis andel av vedlikehold mv. Disse kostnadene reflekterer ikke den gjennomsnittlige kostnaden ved bilholdet, der kapitalkostnadene og verditapet utgjør en stor andel. De gjennomsnittlige variable merkostnadene ved bruk av egen mellomstor bil er i Prop. 1 LS (2025–2026) *Skatter og avgifter 2026* beregningsteknisk anslått til 2,53 kroner per km for 2025. Differansen mellom skattefri sats på 3,50 kroner per kilometer og de anslåtte variable merkostnadene utgjør en skatteutgift anslått til

570 mill. kroner. Dersom den ansatte benytter statens satser for kilometergodtgjørelse (5,30 kroner per kilometer i 2026), skattlegges differansen mellom denne satsen og den skattefrie satsen (3,50 kroner per kilometer) som ordinær lønn.

Et annet alternativ når man benytter egen bil på yrkesreiser, er å motta en fast bilgodtgjørelse. Da utbetaler arbeidsgiver godtgjørelse for yrkes- og tjenestekjøring med et fast beløp til dekning av løpende utgifter. Hvis det er levert anslag over yrkeskjøringen, skal godtgjørelsen oppgis som «trekkfri bilgodtgjørelse» gjennom året. Det må foretas et endelig oppgjør innen utgangen av året. Hvis det ikke er levert en endelig oppgave som oppfyller legitimasjonskravene i skattebetalingsforskriften, skal hele bilgodtgjørelsen oppgis som fast bilgodtgjørelse og skattlegges som lønn. Det som tidligere er oppgitt som trekkfri bilgodtgjørelse, må i slike tilfeller endres.

Tabell 1 gir en oversikt over bruken av de tre beskrevne alternativene for godtgjørelse ved bruk av egen bil ved kjøring for arbeidsgiver i 2025.

*Tabell 1 Kilometergodtgjørelse og fast bilgodtgjørelse. 2025.*

<b>Ytelse</b>	<b>Antall skattytere med beløp</b>	<b>Rapportert beløp (mill. kr)</b>	<b>Beløp per skattyter (gjennomsnitt) kroner.</b>
Trekkfri kilometergodtgjørelse	640 000	3 600	5 700
Trekkpliktig kilometergodtgjørelse	550 000	1 400	2 700
Fast bilgodtgjørelse	90 500	4 200	46 500

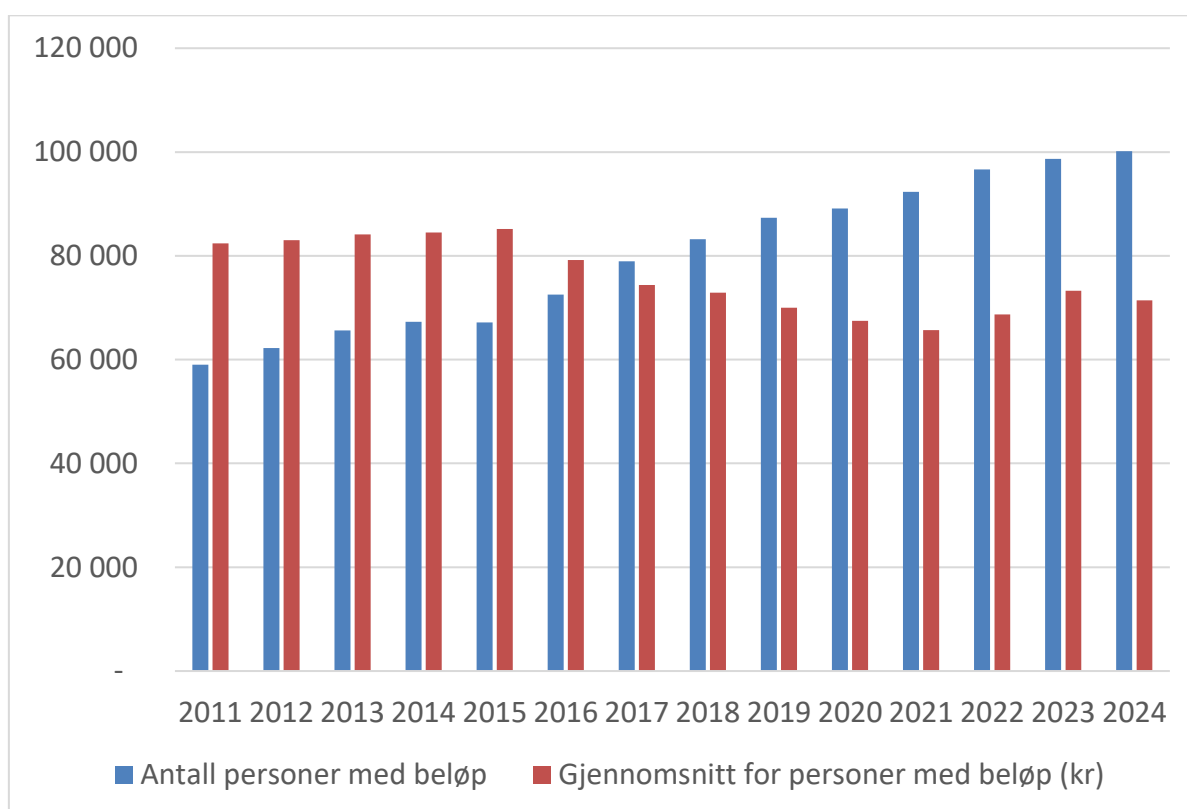
Kilde: Skattedirektoratet.

Departementet har ikke vurdert disse reglene nærmere og foreslår ikke endringer i reglene for kilometergodtgjørelse eller fast bilgodtgjørelse.

### 2.3 Eksisterende firmabilbeskatning - omfang

I 2024 var det rett i overkant av 100 000 skattytere som fikk rapportert skattepliktig fordel av fri bil, med en gjennomsnittlig rapportert fordel på 71 400 kroner. Dette dekker alle alternative metoder for beregning av fordelen beskrevet i punkt 2.1.

Statistisk sentralbyrås skattestatistikk skiller ikke mellom de ulike alternativene for verdsetting av fordelen av firmabil. Figur 1 viser utviklingen i bruken av firmabil i perioden 2011–2024. Som det kommer frem av figur 1, har antallet skattytere med rapportert fordel økt og gjennomsnittlig rapportert fordel gått ned i denne perioden. Dette kan trolig forklares med redusert bruk av sjablongbeskatningen til fordel for alternativ verdsetting, jf. omtale av alternativer i punkt 2.1.



Figur 1 Rapportert fordel firmabil. 2011–2024. Antall og gjennomsnittlig rapportert beløp.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

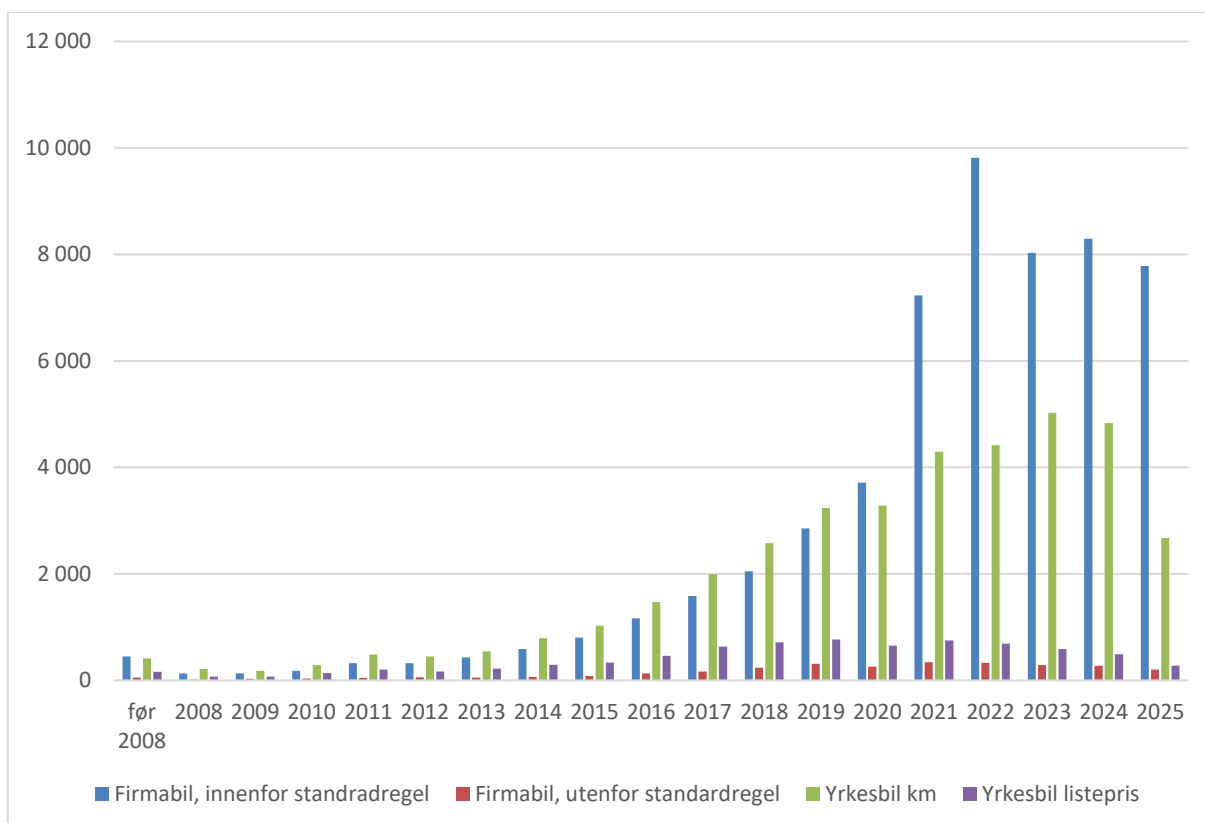
Tabell 2 gir en oversikt over antallet biler som arbeidsgivere rapporterte var i bruk som firmabiler i 2025, fordelt etter hvordan fordelen innberettes. Tabellen inkluderer ikke firmabiler som benyttes gjennom bilpoolordninger.

Tabell 2 Fordelingen av firmabiler etter kategori. 2025

Regel	Antall biler	Andel elbil. Pst.
Firmabil, standardregel	55 900	62
Firmabil, utenfor standardregel	3 000	13
Yrkesbil, km	38 000	18
Yrkesbil, listepris	7 700	10

Kilde: Skatteetaten, Statens Vegvesen og Finansdepartementet.

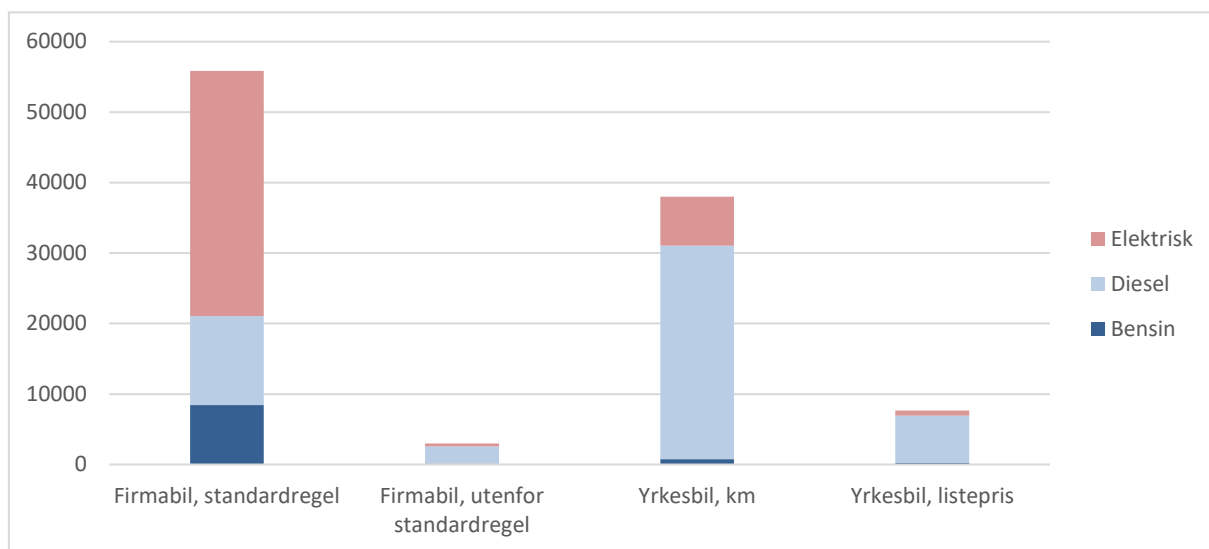
Figur 2 viser antallet firmabiler fordelt på år for førstegangsregistrering og regel brukt for fastsettelse av inntektpåslag. I 2025 kvalifiserte biler som ble førstegangsregistrert i 2021 eller tidligere, til aldersrabatt. Det er kun bruk av standardregelen eller listepris for yrkesbil som gir aldersrabatt. Av slike biler hadde 57 pst. ikke aldersrabatt i 2025.



Figur 2 År for førstegangsregistrering firmabiler. Fordelt på regel brukt for fastsettelse av fordel. 2025

Kilde: Skatteetaten, Statens Vegvesen og Finansdepartementet.

Figur 3 viser antallet firmabiler fordelt på motortyper (drivlinjer) og regel for fastsettelse av inntektspåslag. I overkant av 60 pst. av bilene som verdsettes etter standardregelen, har elektrisk drivlinje.



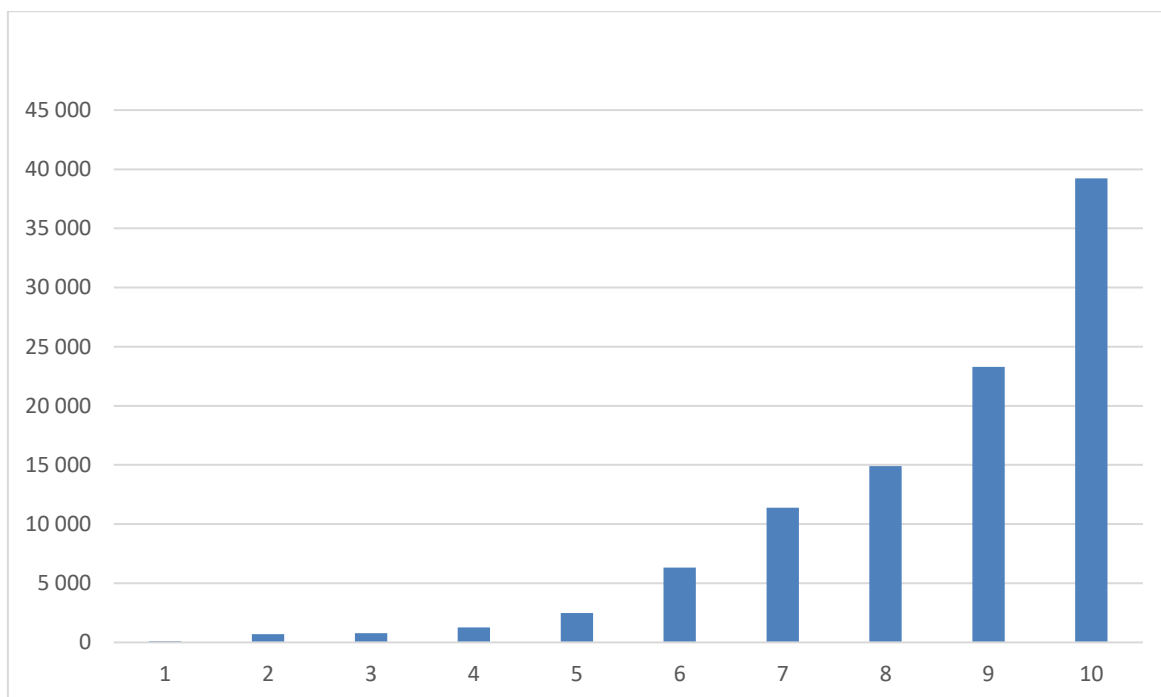
*Figur 3 Antall firmabiler med ulike motortyper. Fordelt på regel brukt for fastsettelse av fordel. 2025*

Kilde: Skatteetaten, Statens Vegvesen og Finansdepartementet.

Av bilene der standardregelen for sjablongbeskatning anvendes, er 87 pst. personbiler og 13 pst. varebil klasse 2.

Det er en hovedvekt av skattytere med middels og høye inntekter som har firmabil.

Figur 4 viser antallet skattytere med firmabil i løpet av 2023 fordelt på inntektsgrupper. I figurene er alle skattytere delt inn i 10 like store grupper (desiler) etter bruttoinntekt.



*Figur 4 Antall skattytere med firmabil i 2023. Fordelt på inntektsdesiler etter bruttoinntekt.*

Kilde: microdata.no og Finansdepartementet.

## 2.4 Kostnader ved bilhold

Opplysningskontoret for veitrafikk (OFV) sine beregninger av kostnader for bilhold for 2025 bygger på data for et representativt utvalg av personbilmodeller.

Beregningsmetoden baserer seg på standardiserte forutsetninger om eiertid, årlige kjørelengder og forbruk av drivstoff. Kostnadene beregnes som årlige gjennomsnitt og inkluderer både faktiske utgifter og kalkulatoriske kostnader som avskrivning og renter.

De viktigste elementene ved kostnadene for bilhold er:

- *Avskrivninger:* Dette er den dominerende kostnaden for alle motortyper, påvirket av nypris, markedssituasjon og kjørelengde, og utgjør typisk 40 pst. av samlede kostnader.
- *Rentekostnader:* Renter av bundet kapital. Denne kostnaden påvirkes betydelig av rentenivå og type lån, og utgjør om lag 25 pst. av samlede kostnader avhengig av rentenivået.

- *Drivstofftype:* Kostnadene påvirkes av avgiftsnivå, energipriser og bruksmønster.
- *Forsikring og verkstedkostnader:* For tyngre og teknisk komplekse biler utgjør dette en relativt større andel av de samlede kostnadene.
- *Avgifter:* Trafikkforsikringsavgift mv.

## 2.5 Utfordringer med dagens regler

I den gjeldende sjablongregelen (standardregelen) i firmabilbeskatningen er det ingen differensiering etter motortype.

Elbiler utgjorde i 2025 mer enn 95 pst. av nybilsalget for personbiler og om lag en tredel av personbilparken. Til sammenligning utgjorde elbiler i 2020 54 pst. av nybilsalget og 12 pst. av personbilparken. I 2005 ble det nesten ikke solgt elbiler. For varebiler er tilsvarende tall i 2025 om lag 45 pst. av nybilsalget og i underkant av 10 pst. av varebilparken. Blant firmabilene som benytter sjablongregelen (standardregelen), utgjør elbiler i overkant av 60 pst. (se figur 3 over).

Etter hvert som antallet og andelen elbiler har økt, har man også fått mer og bedre informasjon om kostnadene ved å ha elbil, både de variable og faste kostnadene. Opplysningskontoret for veitrafikken (OFV) har siden 2020 publisert tall for kostnader ved bilhold også for elbiler.

Den betydelige endringen i sammensetningen av bilparken siden 2005 tilsier at det, i tråd med anmodningsvedtaket, bør vurderes om den eksisterende sjablongbeskatningen er tilstrekkelig treffsikker.

Tabell 3 viser eksempler på anslåtte årlige kostnader og inntektspåslag i 2025 for firmabiler med ulike motortyper. I tabellen er de anslåtte kostnadene sammenlignet med beregnet inntektspåslag for firmabiler som er under tre år gamle og med under 40 000 kilometer kjøring for arbeidsgiver, med 2025-regler. Mens bensin- og dieselmotorene

får et for lavt inntektspåslag med eksisterende regler, er inntektspåslaget for høyt for elektriske biler og ladbare hybridbiler.

*Tabell 3 Anslåtte årlige kostnader og inntektspåslag ved bruk av standardregelen (uten ev. rabatter) i 2025. Forutsatt 15 000 km årlig privat kjøring med personbil. Kroner<sup>1</sup>*

<i>Nybilpris</i>	<i>Motortype</i>	<i>Anslåtte kostnader</i>	<i>Inntektspåslag</i>	<i>Avvik</i>
<i>550 000</i>	Bensin	157 700	146 200	-11 500
	Diesel	148 000	146 200	-1 800
	Elektrisk	136 800	146 200	9 400
	Ladbar hybrid	143 200	146 200	3 000
<i>750 000</i>	Bensin	199 500	186 200	-13 300
	Diesel	186 700	186 200	-500
	Elektrisk	176 200	186 200	10 000
	Ladbar hybrid	180 800	186 200	5 400

Kilde: Opplysningskontoret for veitrafikken og Finansdepartementet.

<sup>1</sup> Avrundet til nærmeste 100 kroner.

For inntektsåret 2024 ble det foretatt omtrent 500 egenfastsetninger i skattemeldingen, hvor skattepliktig har redusert beløpet som er rapportert som fordel fri bil i anmeldingen. Omtrent 400 av disse sakene ble myndighetsfastsatt til opprinnelig rapportert beløp. Av disse sakene er det registrert omtrent 30 klagesaker som gjelder inntektsåret 2024. Mange av klagesakene er ikke avgjort ennå. I flere av disse sakene går det igjen at skattyter mener at standardregelen gir for høy beregnet fordel for elbil sammenlignet med faktiske kostnader til bilholdet. I de vedtak som er truffet, har klageinstansen ikke funnet grunnlag for å gjøre unntak fra sjablongbeskatningen.

På bakgrunn av flere oppslag i media informerte Skatteetaten i november 2024 at reglene for vanlige personbiler innebærer at skatten blir fastsatt ut fra en standardregel. Når standardregelen gjelder, kan ikke fastsatt fordel endres ut fra den enkeltes bruk og verdi.

For Skatteetaten er gjeldende regelverk i all hovedsak enkelt å praktisere.

### 3 UTENLANDSK RETT

I Sverige, Danmark og Finland anses det å fritt kunne bruke firmabil privat som en skattepliktig fordel. Fordelen skattlegges som ordinær lønn og utgjør grunnlag for arbeidsgiveravgift. Hovedregelen i alle landene er at fordelene beregnes med en sjablongmodell.

Som i Norge, har de andre nordiske landene også enkelte særregler for bruk av bil i arbeidsforhold. Videre kan bruk av egen bil på yrkesreiser kompenseres med skattefri kilometergodtgjørelse, men satsene varierer mellom landene.

#### 3.1 Sverige

Skattepliktig fordel ved fri bruk av arbeidsgivers bil til private formål («bilformån») beregnes som hovedregel etter en sjablong. Begrenset privatbruk av arbeidsgivers bil er ikke skattepliktig, det vil si dersom den private bruken ikke overstiger 1 000 km per år eller skjer mer enn 10 ganger per år.

Den svenske sjablongen er utformet med sikte på at beregnet fordel skal gjenspeile skattyters samlede (faste og variable) kostnader ved å eie og kjøre en tilsvarende bil privat, med unntak for kostnadene til drivstoff. Sjablongen bygger på en anslått gjennomsnittlig privat kjørelengde på 16 000 km per år. Skattepliktig fordel ved dekning av utgifter til drivstoff beregnes etter egne regler, og inngår derfor ikke i sjablongen.

Fordelen fastsettes som hovedregel til 29 pst. av det svenske G (grunnbeløpet «prisbasbelopp») for det enkelte skatteår (59 200 SEK i 2026), tillagt et *renterelatert beløp* og et *prisrelatert beløp* samt et tillegg for bilens kjøretøyavgift etter «vägtrafikskattelagen» (såkalt «fordonsskatt»). *Grunnbeløpsdelen* tar sikte på en generell prisjustert grunnkostnad ved bilen. Det *renterelaterte beløpet* tar sikte på kapitalkostnadene, og utgjør bilmodellens nybilpris tillagt eventuelt ekstrautstyr multiplisert med 2, 785 pst. i 2026 (70 pst. av statslånsrenten tillagt 1 prosentenhet).

Det *prisrelaterte beløpet* fastsettes til 13 pst. av bilens nypris tillagt eventuelt tilleggsutstyr. Beløpet er ment å reflektere øvrige kostnader ved bilen, særlig verdiforringelsen (avskrivninger).

For biler som er seks år eller eldre, skal nybilprisen anses å tilsvare fire ganger grunnbeløpet for skatteåret (236 800 SEK for 2026), med mindre den virkelige nybilprisen tillagt ektrautstyr er høyere.

Det gjelder særregler for beregningen av fordelene for «miljøtilpassede biler». De nyeste særreglene for slike biler er fra 2022, og innebærer at nybilprisen skal reduseres med et sjablongmessig beløp, som varierer etter bilens driftstype. Nybilprisen settes ned med 350 000 SEK for elbiler og hydrogenbiler, 140 000 SEK for en ladbar hybrid og 100 000 SEK for gassbiler. Nedsettelsen kan ikke overstige 50 pst. av bilens nypris.

Ved omfattende yrkeskjøring, det vil si dersom arbeidstakeren har kjørt minst 30 000 km i tjeneste med arbeidsgivers bil, skal fordelene settes til 75 pst. av verdien som ellers ville fulgt av reglene ovenfor.

Hvis arbeidsgiver betaler for drivstoff for den private kjøringen, skal denne fordelene beskattes separat etter egne regler («drivmedelformån»), basert på markedsverdien for den enkelte drivstofftype.

#### *Kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil*

Skattefri kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil på yrkesreise er 2,50 SEK per km i 2026. Satsen gjelder uavhengig av drivstofftype.

### **3.2 Danmark**

Fordelen ved fri privatbruk av arbeidsgivers bil («firmabil») beregnes etter en sjablong med en fast prosent av bilens *skattepliktige verdi* tillagt et miljøtillegg. Begrenset bruk

av arbeidsgivers bil på arbeidsreiser mellom hjem og arbeidssted opp til 25 ganger i året regnes likevel ikke som skattepliktig fordel.

*Skattepliktig verdi* settes til 22,5 pst. av bilens pris som ny (nybilpris) tillagt verdien av tilbehør eller ekstraustyr. For biler under tre år er utgangspunktet 100 pst. av nybilprisen. For biler eldre enn tre år er utgangspunktet 75 pst. av nybilprisen. For brukte biler eldre enn 3 år er utgangspunktet kjøpsprisen. Skattepliktig verdi skal likevel alltid være minst 160 000 DKK. Dersom den ansatte har egenbetaling for privatbruk, skal beregnet skattepliktig verdi reduseres tilsvarende egenbetalingen. Reduksjonen kan ikke overstige beregnet skattepliktig verdi.

*Miljøtillegget* legges til den skattepliktige verdien av fri bil. Miljøtillegget består av den enkelte bilens årlige eieravgift multiplisert med en fast sats på 700 pst (fra 2025). Eieravgiften varierer ut fra bilens registreringsdato, drivstofftype, drivstofforbruk og vekt (CO<sub>2</sub>-eieravgift, Grøn eieravgift, Vægtavgift, avgift for diesel mv.).

For varebiler («gule plader») er privat kjøring i utgangspunktet ikke tillatt. Hvis bilen brukes privat, utløses de alminnelige reglene for firmabil. Spesielle kjøretøy som ikke er egnet til privat bruk utløser ikke firmabilbeskatning. Eventuell privat bruk kan være skattepliktig eller redusere rett til fradrag etter andre skatteregler.

#### *Kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil*

Skattefri kilometergodtgjørelse («kørselsgodtgjørelse») ved bruk av egen bil og motorsykkel på yrkesreise er 3,94 DKK per km inntil 20 000 km per år, og 2,28 DKK per km utover dette (2026). Satsen gjelder uavhengig av drivstofftype.

### **3.3 Finland**

Fordelen ved privat bruk av arbeidsgivers bil beregnes som hovedregel etter en sjablong per måned. Den tar utgangspunkt i en kjørelengde på 1 500 km per måned (18 000 km per år). Dersom arbeidsgiver dekker alle kostnader, inkludert drivstoff,

regnes det som fri bilfordel («fri bilformån»). Dersom den ansatte dekker minst bilens drivstoffkostnader, regnes det som bruksfordel av bil («bruksformån»). Det gir lavere tillegg for driftskostnader i sjablongen.

Den finske sjablongen består av en *grunnverdi* og et tillegg for *driftskostnader* (et måneds- eller kilometerspesifikt eurobeløp). Grunnverdien er ment å reflektere kapitalkostnadene ved bilen, herunder avskrivninger, rentekostnader, forsikringspremie og bilavgifter. Driftskostnadene er ment å reflektere bl.a. dekk, reparasjons- og servicekostnader (samt drivstoff ved fri bilfordel).

*Grunnverdien* fastsettes som en prosentandel av bilens beregnede nypris og beregnes likt for fri bilfordel og bruksfordel. Beregnet nypris ligger fast hele bilens brukstid, mens prosentandelen varierer ut fra bilens alder. Beregnet nypris utgjør bilens pris som ny, redusert med 3400 euro, tillagt verdien av eventuelt ekstrautstyr. Reduksjonen på 3400 euro skal utjevne forskjeller i bruks- og kapitalkostnader mellom billigere og dyrere biler.

Grunnverdien per måned utgjør 1,5 pst. av nyprisen for biler inntil 3 år, mens den for biler som er 2-6 år utgjør 1,2 pst. av nybilprisen. For biler eldre enn 6 år utgjør grunnverdien 0,9 pst. av nybilprisen.

Tillegget for *driftskostnader* er et beløp fastsatt som enten et fast månedlig beløp eller basert på faktisk antall kilometer privat bruk (kjørebok). Driftskostnadstillegget er høyere ved fri bilfordel enn ved kun bruksfordel. Videre øker tillegget for biler som er mellom 3-6 år og for biler eldre enn 6 år.

I 2026 utgjør driftskostnadstillegget for nyere biler (inntil 3 år) 285 euro per måned eller 19 cent per kilometer ved fri bilfordel, og 105 euro eller 7 cent per kilometer ved kun bruksfordel. For biler mellom 3-6 år utgjør tillegget ved fri bilfordel 300 euro eller 20 cent per kilometer og 120 euro eller 8 cent per kilometer ved bruksfordel. Er bilen eldre

enn 6 år utgjør tillegget 315 euro eller 21 cent per kilometer ved fri bilfordel og 135 euro eller 9 cent per kilometer ved bruksfordel.

Elbiler og hybridbiler har særlige regler. For elbiler reduseres driftskostnadene med 120 euro eller 0,08 euro per kilometer ved fri bilfordel. I tillegg gis elbiler en generell reduksjon i beregnet fordel (grunnverdi og driftskostnader) med 170 euro per måned både ved fri bilfordel og bruksfordel. For hybridbiler reduseres driftskostnadene med 60 euro eller 0,04 euro per kilometer ved fri bilfordel.

#### *Kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil*

Skattefri kilometergodtgjørelse («kilometerersättning») ved bruk av egen bil på yrkesreiser er 55 cent per km i 2026. Satsen gjelder uavhengig av drivstofftype.

## **4 DEPARTEMENTETS VURDERINGER OG FORSLAG**

### **4.1 Overordnede prinsipper og hensyn**

Ifølge skatteloven § 5-1 anses «enhver fordel» vunnet ved arbeid som skattepliktig inntekt, også inntekter i form av naturalytelser. Naturalytelser skal verdsettes og skattlegges etter markedsverdi. Markedsverdien er hva det ville kostet skattyter å komme i tilsvarende posisjon på egen hånd. Skattlegging av naturalytelsen bør være den samme som om en lønnsinntaker mottok tilsvarende verdi som ordinær lønn.

Objektivt sett hadde det riktige vært å beregne det nøyaktige kostnadsforholdet mellom yrkeskjøringen og privatkjøringen i hvert enkelt tilfelle. Siktemålet med sjablongbeskatningen er å beskatte den objektive verdien av firmabilen så riktig som mulig på en administrativt enkel måte. Sjablongregler begrenser de administrative byrdene for skattyterne, selskaper og skattemyndighetene. I tillegg kan sjablongregler bidra til mer forutsigbare regler for skattyterne.

Ved vurdering av sjablongregler må forenklingshensyn veies opp mot hensynet til å ha et så objektivt riktig resultat som mulig. Sjablongen bør også være stabil over tid for å sikre både arbeidsgiver og arbeidstaker forutsigbarhet.

#### **4.2 Departementets vurderinger**

En riktig beskatning av firmabiler vil avhenge av omfanget av den private bruken. Dersom arbeidsgiveren holder tjenestebil for den ansatte, uten noen som helst privatbruk, bør det ikke ilegges fordelsbeskatning.

Dersom firmabilen både brukes i tjeneste og privat, bør den ansatte beskattes for den private fordel. Fordelen bør gjenspeile de kostnadene som arbeidstakeren ville ha pådratt seg ved å holde en tilsvarende bil privat, men hvor det tas hensyn til at bilen også benyttes til yrkeskjøring.

I utgangspunktet kunne privat kjøring blitt rapportert med bruk av (elektroniske) kjørebøker. En slik åpning lå i regelverket fram til 1987 og ga motiver til å oppgi en for stor andel av bilbruken som yrkeskjøring. Samtidig bidro kjørebøker til et administrativt komplisert system, særlig for skattemyndighetene. Departementet vurderer at det ikke er aktuelt å gå tilbake til en løsning med elektroniske kjørebøker. Treffsikkerheten bør heller forbedres innenfor rammen av den eksisterende sjablongbeskatningen. Sjablongbeskatning av den private fordel ved bilhold er også hovedregelen i de andre nordiske landene.

Med utgangspunkt i at den faktiske private bruken skal være enkel både å rapportere og kontrollere for skattyter, arbeidsgiver og skattemyndigheter, lar det seg ikke gjøre å utforme en presis individuell beskatning av den private bruken av firmabil. Departementet mener på denne bakgrunn at det bør gjøres endringer i den eksisterende sjablongbeskatningen som i større grad tar hensyn til kostnadsforskjeller mellom ulike motortyper.

### 4.3 Departementets forslag

Departementets forslag til nye sjablonger tar sikte på å fange opp den reelle fordelten arbeidstaker oppnår ved privat bruk av arbeidsgivers bil, samtidig som regelverket fortsatt skal være enkelt å praktisere og etterleve, jf. punkt 4.1. Forslag til sjablong er utarbeidet ved hjelp av en regresjonsmodell for å anslå hvilke kostnadskomponenter og sats som best predikerer de anslåtte årlige kostnadene.

Departementet foreslår at privat bruk av firmabil beskattes etter en justert versjon av dagens fordelsbeskatning. I den justerte modellen settes fordelten til 20 pst. av bilens listepris som ny, tillagt et beløp for kostnader ved bilholdet. Det innebærer at fordelten ved å holde firmabil beregnes som summen av to komponenter:

- En bilpriskomponent avhengig av listepris som ny.
- En kostnadskomponent avhengig av fremdriftsteknologi.

Det foreslås at *bilpriskomponenten* baseres på hovedelementene i dagens fordelsbeskatning, og at grunnlaget for den variable komponenten settes til bilens listepris som ny. Beregningen forenkles ved at det foreslås kun én sjablongsats. Gjeldende regel for fastsettelse av bilens listepris som ny videreføres.

I tillegg foreslås det å videreføre regelen om reduksjon av listepris for biler som er eldre enn tre år ved utgangen av inntektsåret. Disse settes til 75 pst. av bilens listepris som ny. Det samme gjelder regelen om at en regner med 75 pst. av listepris for biler der det dokumenteres at yrkeskjøringen overstiger 40 000 km i året, samt særregelen om bunnfradrag for varebiler i klasse 2 og lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg.

*Kostnadskomponenten* vil være et fast beløp som skal reflektere antatte kostnader ved bilholdet, men som ikke avhenger av bilens listepris som ny. For å hensynta at kostnader varierer mellom motortyper, blant annet grunnet forskjeller i drivstoffkostnader, foreslås det at kostnadskomponenten også varierer mellom

motortyper. En lignende differensiering finnes i den finske modellen for fri bilfordel, der det variable driftskostnadstillegget er lavere for elbiler og hybridbiler.

Tallene i rapporten fra OFV viser at det er systematiske forskjeller i de anslåtte kostnadene til bl.a. drivstoff, vedlikehold og service og reparasjoner mellom biler med ulik motortype. Disse kostnadene er i stor grad uavhengige av bilens listepriis som ny.

Det vises til forslag til kostnadskomponenter for motortypene «Elektrisitet», «Bensin», «Diesel» og «Ladbar hybrid» i tabell 4. Biler med ikke-ladbar hybrid motortype skal ha samme beløp som bensin eller diesel etter hvilken forbrenningsmotor bilen har. Øvrige biler får samme kostnadskomponent som elektriske biler.

Det foreslås at kostnadskomponentene for de enkelte motortypene fastsettes i forskrift, og justeres årlig med anslått prisvekst (KPI).

*Tabell 4 Anslått bilpriskomponent og kostnadskomponent for ulike drivstofftyper i 2027.*

<b>Motortype</b>	<b>Kostnadskomponent<sup>1</sup> (kroner)</b>	<b>Bilpriskomponent – grunnlag</b>	<b>Bilpriskomponent – sats (prosent)</b>
Elektrisk	18 100	Listepriis (inkludert rabatter)	20
Bensin	41 400		
Diesel	29 900		
Ladbar hybrid	24 200		

<sup>1</sup> Basert på KPI-anslag fra Nasjonalbudsjettet 2026.

Kilde: Finansdepartementet.

Det foreslås ikke endringer i reglene for beregning av skattepliktig fordel for biler som ikke beskattes etter sjablongreglene.

Departementet foreslår at forslaget gjennomføres ved endring av skatteloven § 5-13 første ledd. Departementet gis fullmakt til å fastsette beløp for kostnadskomponenten

ved bilholdet i forskrift. Departementet vil delegere denne myndigheten til Skattedirektoratet. Det legges opp til at beløpene tas inn i Skattedirektoratets årlige forskrift om satser mv. til bruk for forskudd og skattefastsetting for inntektsåret.

#### **4.3.1 Metoden for fastsettelse av sjablonger**

Sjablongene er utarbeidet ved hjelp av statistiske metoder. Det er brukt en regresjonsmodell for å anslå hvilke kostnadskomponenter og sats som best predikerer de anslåtte årlige kostnadene. Modellen tar utgangspunkt i bilens fremdriftsteknologi, listepriis og årlige kjørelengde. Modellen er tilpasset for å hensynta faktiske listepriiser for firmabiler som ble registrert for første gang i 2025. Det vil si at utbredte listepriiser tillegges en større vekt i estimeringen. Anslagene fra modellen er brukt som grunnlag for fastsettelsen av sjablongene.<sup>1</sup>

Anslåtte årlige kostnader er basert på de årlige kostnadskalkylene til OFV. Den siste kalkylen er beregnet for 2025. Kostnadsanslagene og de underliggende forutsetningene i OFVs kostnadskalkyle er nærmere beskrevet i punkt 2.4. Departementet vil jevnlig vurdere behovet for å oppdatere modellen i lys av endrede kostnadsanslag.

#### **4.3.2 Sentrale forutsetninger**

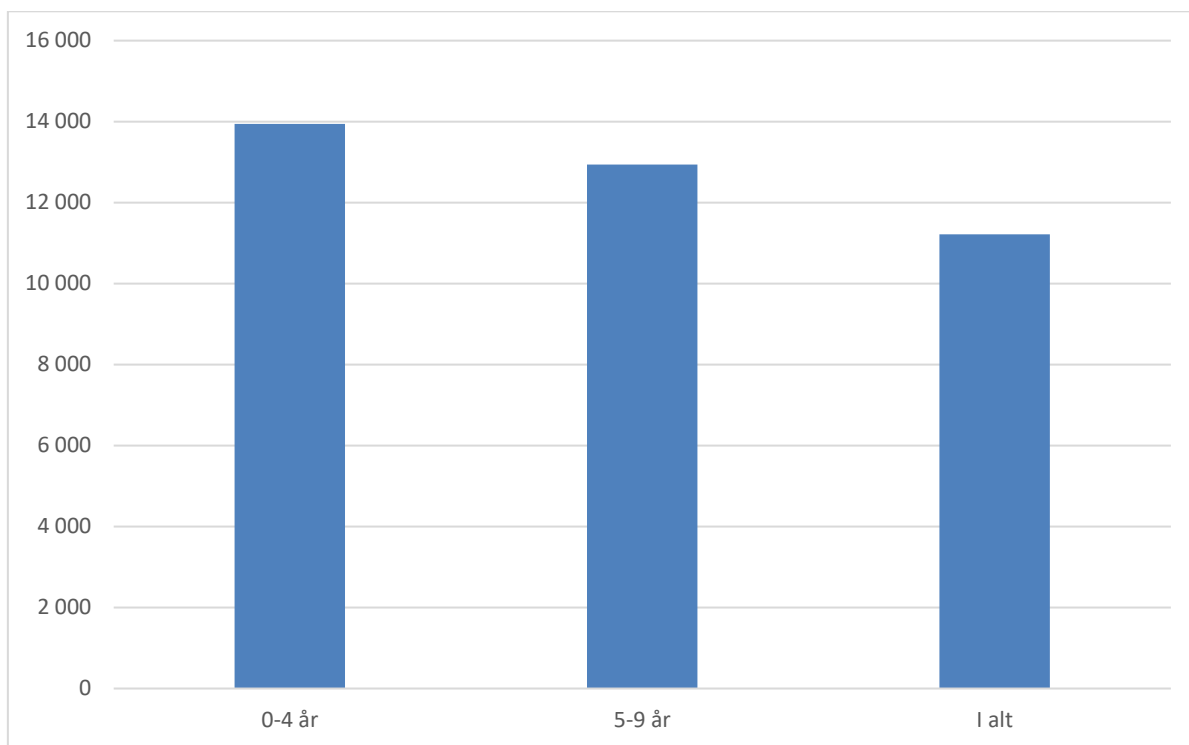
For at sjablongen skal treffe anslåtte årlige kostnader ved å holde tilsvarende bil privat, må sjablongene baseres på noen grunnleggende forutsetninger. En sentral antagelse er omfanget av gjennomsnittlig årlig privat bruk (privat kjørelengde i kilometer). Desto mer firmabilen kjøres privat, desto større er fordelene av å velge firmabil fremfor ordinær lønn.

Gjennomsnittlig årlig kjørelengde for alle personbiler var 11 215 kilometer i 2024. Nyere personbiler kjører lenger enn eldre biler, og firmabiler er nyere enn den

---

<sup>1</sup> Modellen er spesifisert som  $\tilde{y}_{i,d} = a_d + \beta \tilde{x}_{i,d}$ , hvor  $\tilde{y}$  er anslått årlig kostnad,  $\tilde{x}$  er bilens listepriis som ny, vektet for utbredelse i firmabilparken.  $d$  er drivlinje. Koeffisienten  $a$  gir ett konstantledd per drivlinje, mens  $\beta$  gir regresjonskoeffisienten for de vektete listepriisene.

gjennomsnittlige bilparken. Figur 5 viser gjennomsnittlig kjørelengde for ulike aldersgrupper av personbilparken. Nyere biler (0-4 år) kjører i gjennomsnitt nesten 14 000 kilometer. I 2025 var firmabiler som ble beskattet etter standardregelen, i gjennomsnitt 4 år gamle.



Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 12575.

*Figur 5 Gjennomsnitt kjørelengde personbiler i 2024. Etter alder. Kilometer*

Departementet har ikke informasjon om gjennomsnittlig årlig kjørelengde for firmabiler, hverken privat eller i yrkessammenheng. Det er imidlertid rimelig å anta at firmabiler kjøres betydelig mer enn personbiler ellers. Dette skyldes i hovedsak at de fleste kostnader knyttet til den private bilkjøringen, herunder drivstoff, kan dekkes av arbeidsgiver innenfor eksisterende regelverk. Dermed er arbeidstakerens kostnad ved å kjøre én ekstra kilometer i mange tilfeller tilnærmet null. Det tilsier at skattytere med firmabil som følger standardregelen, kjører mer enn gjennomsnittsbilen.

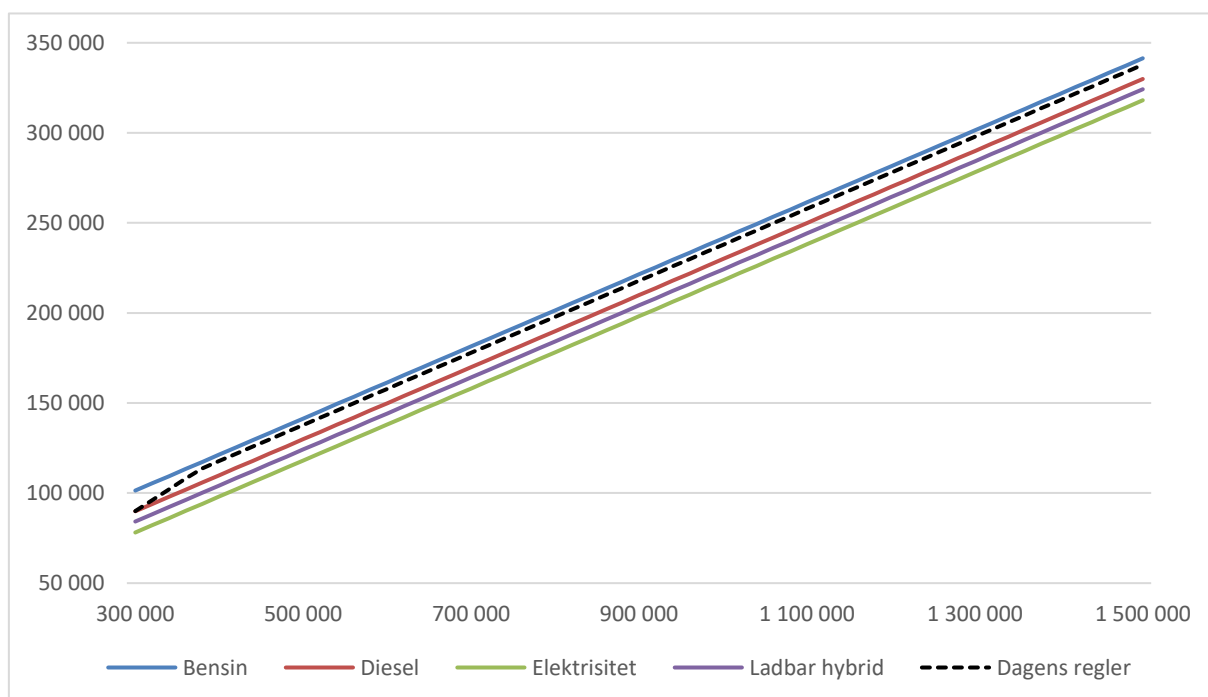
Både svenske og finske regler for firmabilbeskatning bygger på antagelser om høyere privat kjørelengde for firmabilbrukere enn for gjennomsnittsbilen, jf. punkt 3. I Sverige

og Finland forutsettes det at privat årlig kjørelengde for firmabiler er henholdsvis 30 og 40 prosent høyere enn for øvrige (person)biler – henholdsvis 16 000 km og 18 000 km. Det er i fastsettelsen av den nye sjablongen forutsatt at årlig privat kjørelengde for firmabilbrukere utgjør 15 000 kilometer. Dette utgjør et avvik fra gjennomsnittlig årlig kjørelengde for personbiler som er om lag prosentvis likt som i Sverige og Finland.

Det er videre lagt til grunn at den effektive renten er to prosentenheter lavere enn forutsatt i OFVs kostnadsberegninger. Dette tar høyde for at det ikke er uvanlig å lånefinansiere bilkjøp med sikkerhet i bolig, med lavere rente enn ordinære billån.

### 4.3.3 Utslag av nye sjablonger

Figur 6 viser hvordan de foreslåtte nye sjablongene slår ut sammenlignet med dagens regler for firmabiler med ulik listepriis og motortype. Med unntak av bensinbiler kommer alle firmabiler med listepriis over 300 000 kroner bedre ut enn med dagens sjablongregler. I 2025 var i det i overkant av 8 000 bensinbiler som brukte standardregelen.



Figur 6 Beregnet inntektpåslag fordelt på motortype (y-aksen) og listepriis som ny (x-aksen). Sammenlignet med dagens regler (stiplet linje). Kroner.

Kilde: Finansdepartementet.

Med den foreslåtte sjablongen vil en elektrisk bil med listepris på 600 000 kroner få 138 100 kroner i inntektpåslag. En bensinbil med samme listepris vil få 161 400 kroner i inntektpåslag. Med gjeldende regler (prisjustert) ville begge biler fått 157 800 kroner i inntektpåslag. Forskjellen skal reflektere at en elektrisk bil har lavere anslåtte kostnader enn biler med helt eller delvis fossile motortyper.

Tabell 5 oppsummerer konsekvensene av den foreslåtte endringen i sjablongene for et utvalg biltyper.

*Tabell 5 Anslått inntektpåslag i 2027 for et utvalg biler med departementets forslag til sjablonger og prisjustering av dagens regler, med utgangspunkt i 15 000 km årlig privat kjørelengde. Kroner.*

Listepris		Elektrisk	Ladbar hybrid	Diesel	Bensin	Dagens regler
Uten aldersrabatt	400 000	98 100	104 200	109 900	121 400	117 800
	600 000	138 100	144 200	149 900	161 400	157 800
	960 000	210 100	216 200	221 900	233 400	229 800
Med aldersrabatt <sup>1</sup>	400 000	78 100	84 200	89 900	101 400	90 000
	600 000	108 100	114 200	119 900	131 400	127 800
	960 000	162 100	168 200	173 900	185 400	181 800

<sup>1</sup> For biler eldre enn tre år eller kjørelengde i arbeid over 40 000 km er verdsettelsen 75 pst.

Kilde: Finansdepartementet.

Med de foreslåtte sjablongene vil bensinbiler få noe høyere inntektpåslag enn med dagens regler. Dette reflekterer at bensinbiler er drivstofftypen med de høyeste anslåtte kostnadene. Med dagens regler har inntektpåslaget ligget under de anslåtte kostandene for denne motortypen, jf. tabell 3. I 2025 fikk for eksempel en bensinbil med

listepriis på 550 000 kroner et inntektspåslag som var 11 500 kroner lavere enn anslåtte årlige kostnader.<sup>2</sup>

Videre kan de foreslåtte sjablongene gi en skjerpelse for skattytere som har firmabiler med svært lave beregningsgrunnlag for bilpriskomponenten. Med dagens regler kan inntektspåslaget gå mot null kroner for de billigste bilene. Den foreslåtte kostnadskomponenten etablerer et gulv for inntektspåslaget. Departementet mener dette gir en riktigere fordelsbeskatning. Siden skattyter får dekket det meste av utgifter til bilholdet av arbeidsgiver, utgjør også disponering av biler med svært lave listepriiser en betydelig fordel for skattyter.

## **5 ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER**

### **5.1 Administrative konsekvenser**

Departementets forslag er en justering av eksisterende modell, og medfører ikke vesentlig endrede administrative konsekvenser for skattyter. Forslaget legger heller ikke nye plikter til rapportering på arbeidsgiver. Arbeidsgiver skal som tidligere rapportere den skattepliktige fordelen med utgangspunkt i listepriisene og bilens registreringsnummer. Ved beregning av skattepliktig fordel, må arbeidsgiver i tillegg hensynta det fastsatte kostnadselementet for den enkelte bil basert på motortype. Det antas at forslaget ikke vil medføre vesentlig merarbeid for Skatteetaten. Det vil likevel bli noe merarbeid knyttet til informasjon om regelendringene til skattytere og arbeidsgivere og systemmessige tilpasninger.

### **5.2 Provenyvirkning**

Som det kommer frem av tabell 5, innebærer departementets forslag til en mer treffsikker verdsettingsmodell lempeligere regler for alle motortyper bortsett fra bensinbiler. Departementets forslag anslås på usikkert grunnlag å redusere provenyet med om lag 300 mill. kroner i 2027, sammenlignet med videreføring av dagens regelverk.

---

<sup>2</sup> Forutsatt en årlig privat kjørelengde på 15 000 km.

Som det kommer frem av figur 4, er bruken av firmabil mest utbredt blant personer med midlere og høyere inntekter, slik at lettelsene først og fremst kommer disse inntektsgruppene til gode. For eksempel vil en lønsmottaker med elektrisk firmabil med listepris på 600 000 kroner og en lønnsinntekt på 700 000 kroner, uten andre fradrag enn standardfradrag, få redusert skatten med om lag 7 000 kroner i 2027, sammenlignet med en videreføring av eksisterende regler. Hvis den samme personen i stedet har en bensinbil til 600 000 kroner, anslås skatten økt med om lag 1 200 kroner.

## **6 IKRAFTTREDELSE**

Departementet legger opp til å foreslå endringer i firmabilbeskatningen i Prop. 1 LS (2026–2027) *Skatter og avgifter 2027*, med virkning fra og med inntektsåret 2027.

## **7 UTKAST TIL LOVVEDTAK**

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt gjøres følgende endring:

§ 5-13 første ledd første punktum skal lyde:

Fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil fastsettes til 20 prosent av bilens listepris som ny, *tillagt et beløp for kostnader ved bilholdet, som fastsettes av departementet i forskrift.*

I forskrift om satser mv. til bruk for forskudd og skattefastsetting for inntektsåret 2027 gjøres følgende endring:

### **§ 5 (Særregler ved fastsetting av fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil) første ledd andre punktum skal lyde:**

Beløp for kostnader ved bilhold etter skatteloven § 5-13 første ledd differensieres etter motortyper og er:

- 18 100 kroner for bil med elektrisk motor
- 41 400 kroner for bil med forbrenningsmotor (bensin)
- 29 900 kroner for bil med forbrenningsmotor (diesel)

- 24 200 kroner for bil med ladbar hybrid motor (elektrisk og bensin eller diesel)

Biler med andre motortyper enn de som er nevnt i foregående ledd, skal ha samme beløp som elektriske biler. Biler med ikke-ladbar hybrid motor, skal ha samme beløp som bensin eller diesel etter hvilken forbrenningsmotor bilen har.

—