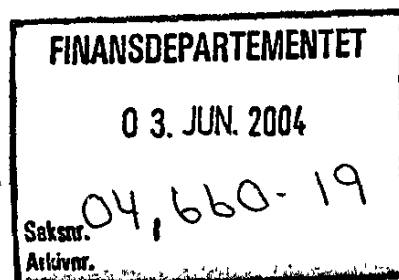




Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



Oslo, 25 mai 2004

Høring - beskatning av firmabil og yrkesbil

Det vises til Finansdepartementets brev av 26 02 04 med anmodning om selskapets syn på arbeidsgruppens rapport/forslag avgitt 19 01 04

Våre kommentarer og svns punkter fremgår av eget vedlegg til dette brev

Med vennlig hilsen

LeasePlan Norge AS

Anders Røe-Pedersen

Adm direktor

Vedlegg





Høringsuttalelse

fra

LeasePlan Norge AS

vedr.

arbeidsgruppens rapport og forslag
til beskatning av firmabiler og yrkesbiler

Innhold	Side	
1	Innledning	2
2	Oppsummering	2
3	Prinsipper for beskatning av firmabil og yrkesbil	3
4	Forslag til endret beskatningsopplegg for firmabil og yrkesbil – Empiri og forutsetninger	4
4 1	Nærmere om kjørelengde med firmabil – Vurdering av forutsetningene som er lagt til grunn	4
4 1 1	Samlet årlig kjørelengde	4
4 1 2	Fordeling mellom yrkeskjøring og privat kjøring	6
4 2	Nærmere om kostnader ved bilhold – Vurdering av forutsetningene som er lagt til grunn	8
4 3	Nærmere om foreslått ny satsstruktur	9
5	Beskatning av kjøregodtgjørelse – Krav til et nøytralt bilbeskatningssystem	12
6	Provenybetraktninger	13
7	Overgangsordninger	13
8	Avsluttende bemerkninger	14

1. Innledning

Arbeidsgruppens rapport av 19. januar 2004 bærer preg av stor grundighet, god systematikk og høy grad av kvalitet

Gruppen slår fast at beskatningsnivået bør tilsvare om lag den faktiske kostnaden av den private bruken av firmabil og at dagens satser for fordelsbeskatningen pr km ligger i gjennomsnitt ca 5% for høyt ut fra de forutsetninger arbeidsgruppen har lagt til grunn

Det er positivt at gruppen på denne bakgrunn vil anbefale at firmabilbeskatningen nedjusteres med om lag 5% i gjennomsnitt i forhold til gjeldende nivå, selv om reduksjonen er for liten etter LeasePlans vurdering

Gruppens to forslag til endring av firmabilbeskatningen er interessante, ikke minst hovedforslaget om en aldersgradert prosentligningsmodell

Vi vil i fortsettelsen knytte noen kommentarer til forslagene og de forutsetninger som er lagt til grunn

2. Oppsummering

På bakgrunn av syv næringsorganisasjoners innklaging av Skattedirektoratets fastsettelse av satsene for fordelsbeskatningen av privat bruk av arbeidsgivers bil for Sivilombudsmannen den 18 mars 2003, besluttet finansministeren at det skulle etableres en arbeidsgruppe med representanter fra Finansdepartementet og Skattedirektoratet

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

Arbeidsgruppen avgav sin innstilling den 19. januar 2004

Arbeidsgruppen har konkludert med at dagens satser for fordelsbeskatningen pr km i gjennomsnitt ligger ca 5% for høyt. Gruppen vil derfor anbefale at firmabilbeskatningen nedjusteres med om lag 5% i gjennomsnitt i forhold til gjeldende nivå. Dette er positivt og bekrefter LeasePlans og næringsorganisasjonenes syn om at firmabiler er blitt overbeskattet siden 1. januar 2002 da den siste skatteskjerpelsen fant sted

Etter LeasePlans syn er arbeidsgruppens forslag til justering av dagens satser/nivå ikke tilstrekkelig, noe som vil føre til en fortsatt overbeskatning av firmabiler, om enn i noe mindre omfang enn i dag. Hovedårsaken til dette er at arbeidsgruppen har lagt til grunn at firmabiler i gjennomsnitt har en årlig samlet kjørelengde på i størrelsesorden 25 000 km, hvorav 15 000 km er privat kjøring inkl. hjem/arbeid

Gjennom registrering av **faktiske** kjørelengder for 7 900 tilbakeleverte firmabiler i perioden 2000 til 31/3 2004 (representerer nesten 15% av alle firmabiler i Norge), kan LeasePlan dokumentere at den gjennomsnittlige årlige kjørelengden er 28 500 km og ikke 25 000 km. LeasePlans tall er representative for firmabilbrukere i Norge

Når det gjelder **fordelingen** av den samlede årlige kjørelengden mellom yrkeskjøring og samlet privat kjøring, anslår arbeidsgruppen at yrkeskjøringen kun utgjør 10 000 km i årlig gjennomsnitt. Denne antakelsen har ingen forankring i virkeligheten. LeasePlans analyser viser at yrkeskjøringen ligger mellom 17 000 og 18 000 km i årlig gjennomsnitt. Derfor blir det også helt galt at gruppen lander på 15 000 km i samlet privat kjøring. Etter LeasePlans dokumenterte tall for total årlig kjørelengde, hvorav 60-62% representerer yrkeskjøring, utgjør den samlede privatkjøringen snarere 12 500 km enn 15 000 km

Disse store avvikene i kjørelengder er av avgjørende betydning for beskatningsnivået. Likedan det nye beregningsprinsippet arbeidsgruppen har lagt til grunn, hvor alle mer eller mindre faste kostnader tillegges den private bruken, mens de antatte variable kostnadene fordeles mellom privat og yrkesmessig kjøring

For en gjennomsnittlig firmabil til 299 000 kroner har arbeidsgruppen beregnet de private kilometerkostnadene til å utgjøre 5,72 kroner pr km ut fra gruppens forutsetninger om kjørelengde og valg av beregningsmetode

Ut fra LeasePlans tall for kjørelengder viser beregninger at satsen blir 5,34 kroner pr km for den samme bilen. Da har LeasePlan benyttet samme beregningsmetode som arbeidsgruppen for sammenlikningens skyld.

Arbeidsgruppen har utarbeidet to forslag til endring av firmabilbeskatningen, et hovedforslag og et alternativt forslag. Det sistnevnte går ut på å kun foreta visse justeringer av dagens regler og satser

Gruppens hovedforslag er interessant og går ut på å legge om dagens regler til en aldersgradert prosentligningsmodell. Som eksempel foreslås en satsstruktur på 30% av bilens verdi (nybilpris) under 250 000 kroner og 20% av bilens verdi over 250 000 kroner for inntil 3 år gamle biler. Eldre biler foreslås verdsatt til 75% av bilens kostpris

LeasePlan støtter arbeidsgruppens hovedforslag, dog viser LeasePlans beregninger at den første prosentatsen bør reduseres fra 30 til i underkant av 23% for å unngå overbeskatning. Dersom man imidlertid øker satsen til 25% og samtidig øker beløpet for den første satsen fra kr 250 000 til kr 300 000, vil man få en modell som vil kunne ligge tett opp til den danske modellen. Det i seg selv gir modellen soliditet og vil kunne oppfattes som fair av alle

Dersom arbeidsgruppens alternative forslag skulle bli vedtatt, må de foreslåtte satsene på tilsvarende måte nedjusteres ytterligere, og det bør innføres en rimeligere beskatning av eldre biler.

Generelt sett tar LeasePlan avstand fra arbeidsgruppens syn om at firmabilbeskatningen helst bør settes høyere enn det de faktiske kostnadene ved bilholdet tilsier (side 5 i gruppens rapport). Dette syn er i strid med det skatterettslige grunnlag og prinsipp for skattlegging av fordelene ved å disponere en firmabil i utøvelsen av sitt yrke og også når det gjelder Skauge-utvalgets syn på beskatning av naturalytelse

Når det gjelder forslagene til beskatningsopplegg for yrkesbiler, støtter LeasePlan prinsippet om skattemessig likebehandling av firmabilbrukere og brukere av yrkesbiler inkl opphevelse av den gjeldende 75%-regelen for yrkesbiler

Arbeidsgruppens hovedforslag innebærer en skatteskjerpelse for dyrere firmabiler. Siden de fleste firmabiler er leaset og det kan gå inntil 3 år før en firmabilbruker kan skifte til en rimeligere bil, bør det innføres overgangsordninger gjeldende for biler anskaffet før nye regler blir innført. Det vises i denne sammenheng til de overgangsordninger som ble innført i Danmark

3. Prinsipper for beskatning av firmabil og yrkesbil

LeasePlan slutter seg til Skauge-utvalgets prinsipielle syn på skattlegging av naturalytelse slik at denne type ytelse bør skattlegges til faktisk verdi

Samtidig bør skattleggingen av naturalytelse være rimelig nøytral i forhold til kontant lønn.

Videre bør reglene for beskatning av firmabil og yrkesbil være enkle og forutsigbare for å sikre et robust system over tid, et system som også blir oppfattet som rimelig rettferdig i forhold til den faktiske kostnaden og fordelene som oppnås

Beskatningssystemet bør også utformes slik at det i minst mulig grad må baseres på skjønn. Hensynet til enkelhet og forutsigbarhet vil likevel i praksis bety at man må ofre prinsippet om individuell millimeterrettferdighet til fordel for et administrativt forenklet og håndterbart system basert på sjablonregler

Skattesystemet for firmabiler og yrkesbiler bør være nøytralt og gjenstand for mest mulig likebehandling. Det er også meget viktig at firmabilbeskatningen ikke virker konkurransevridende til fordel for kjøregodtgjørelse ved bruk av egen bil. Dette er i høy grad tilfellet i dag og

hovedårsaken til en betydelig overgang fra firmabil til egen bil med kjøregodtgjørelse med et ikke uvesentlig provenytap for det offentlige

Arbeidsgruppens hovedforslag synes langt på vei å tilfredsstille viktige prinsipper for beskatning av firmabiler og yrkesbiler, mens beskatning av kjøregodtgjørelse beklageligvis har ligget utenfor arbeidsgruppens mandat

Vi anbefaler sterkt at Finansdepartementet snarest også utreder et konkurransenøytralt beskatningssystem for kjøregodtgjørelser

4. Forslag til endret beskatningsopplegg for firmabil og yrkesbil – Empiri og forutsetninger

4.1 Nærmere om kjørelengde med firmabil – Vurdering av forutsetningene som er lagt til grunn

Både i forhold til arbeidsgruppens hovedforslag og alternative forslag er fastsettelse av årlige kjørelengder for firmabiler av avgjørende betydning. Dette gjelder både den samlede årlige kjørelengden såvel som fordelingen mellom yrkeskjøring, kjøring mellom hjem og arbeid og annen privat kjøring.

Etter en samlet vurdering har arbeidsgruppen lagt følgende forutsetninger til grunn med hensyn til årlige kjørelengder for firmabiler

Yrkeskjøring	10 000 km	40%
Privat kjøring inkl. hjem/arbeid	15 000 "	60 "
Samlet kjørelengde	25 000 "	100%

Vi vil knytte noen kommentarer til ovennevnte forutsetninger som gruppen har basert seg på i sitt videre arbeid

4.1.1 Samlet årlig kjørelengde

Når det gjelder samlet årlig kjørelengde for firmabiler, er det kun LeasePlan som har foretatt empiriske undersøkelser (medtatt i de 7 næringsorganisasjonenes rapport)

I Statistisk sentralbyrås (SSBs) rapport "Eie og bruk av personbil. Noen utviklingstrekk 1980-1995" har man kun **anslått** årlig firmabilkjøring uten å ha empirisk belegg for antagelsen. Arbeidsgruppen erkjenner at SSBs anslag er svært usikre og har derfor valgt å ikke basere seg på dette tallmaterialet i sitt arbeid.

I forsikringsselskapet Ifs statistikk over forsikret kjørelengde for firmabiler er 54,2% av firmaeide personbiler under 3,5 tonn forsikret for 20 000 km eller mer i årlig kjørelengde. De aller fleste firmabiler er under 3 år gamle. For disse bilene oppgir If at gjennomsnittlig forsikret kjørelengde er om lag 24 000 km. I dette tallmaterialet foreligger det ikke informasjon om faktisk kjørelengde for det betydelige antallet firmabiler som er forsikret for en ubegrenset kjørelengde.

Kjørelengden på 24 000 km inkluderer ikke såkalte flåtepoliser hvor bedriftene forsikrer sin bilpark samlet uten å angi kjørelengde for hver enkelt firmabil. Flåtepoliser er utbredt blant større bedrifter/flåteeiere og all erfaring tilsier at flåteforsikrede firmabiler kjører betydelig mer enn gjennomsnittet.

Hensett til ovennevnte forhold vil den samlede årlige kjørelengden på 24 000 km måtte oppjusteres betydelig.

Når det gjelder LeasePlans tallmateriale, ble det først foretatt en begrenset utvalgsundersøkelse hvor 489 firmabilbrukere av 1400 uttrukne besvarte henvendelsen (svarprosent på 34,9%)

Deretter ble den faktiske kilometerstanden for samtlige tilbakeleverte personbiler i 3-års perioden 2000-2002 registrert ved utløpet av leasingperioden. Til sammen 6121 innleverte biler ("totalutvalget") ble analysert ut fra registrert startkilometer som nye og sluttkilometer ved innlevering. Dermed fremkom den **virkelige** årlige kjørelengden for mer enn 6100 firmabiler. Dette er et betydelig antall som representerer 11,4% av alle firmabiler i Norge.

Resultatene fremgår av tabellen nedenfor.

	Utvalgsundersøkelsen	Totalutvalget
Samlet årlig kjørelengde for firmabiler	29 063 km	28 408 km

Med utgangspunkt i totalutvalget, som viser faktisk utkjørt distanse, og ved bruk av normalfordelingen, kan man med 95% sikkerhet (konfidensnivå) fastslå at den årlige kjørelengden ligger mellom 27 829 og 28 987 km på utvalget.

For **ytterligere** å dokumentere den årlige kjørelengden for firmabiler i Norge, er det omtalte totalutvalget blitt supplert med virkelige data for alle avviklede firmabiler også i 2003 og pr 31/3 2004, til sammen 1 836 personbiler. Medtatt kjørelengden for 6 121 innleverte biler i 3-års perioden forut for denne suppleringsperioden, utgjør den gjennomsnittlige årlige kjørelengden for til sammen 7 907 firmabiler om lag 28 500 km. Dette grunnlaget utgjør ca 15% av alle firmabiler i Norge.

Avviklingene i 2003 og hittil i 2004 fordeler seg på kjørelengder som tabellen nedenfor viser.

Årlig kjørelengde (km)	2003		2004	
	Antall	%	Antall	%
0 – 15 000	162	12	38	8
15 001 – 20 000	207	15	62	13
20 001 – 22 500	122	9	43	9
22 501 – 25 000	137	10	47	10
25 001 – 27 500	165	12	63	13
27 501 – 30 000	110	8	37	8
30 001 – 35 000	181	13	67	14
35 001 -	282	21	113	24
Sum	1 366	100	470	100

Av fordelingstabellen ovenfor fremgår at henholdsvis 54 og 59% av firmabilene hadde kjørt **mer enn** 25 000 km årlig i 2003 og hittil i 2004.

Henholdsvis 42 og 46% hadde kjørt mer enn 27 500 km årlig.

Arbeidsgruppen betrakter LeasePlans firmabilbrukere kun som **en** gruppe brukere ("de med leasede biler") og som følgelig kan medføre systematiske skjevheter når man ønsker å trekke konklusjoner på vegne av alle firmabilbrukere i Norge (side 23 og 24 i rapporten).

En slik betraktning må bygge på en logisk feiloppfatning. LeasePlans mer enn 20 000 firmabilbrukere representerer hele spekteret og tversnittet av firmabilbrukere i Norge, både yrkesmessig, aldersmessig, geografisk osv. I LeasePlans portefølje finnes brukere som kjører leasingfinansierte biler og såkalte administrerte firmabiler som enten er;

- leasingfinansiert i andre selskaper
- langtidsleiebiler fra bilutleieselskaper
- lånefinansierte firmabiler
- firmabiler som bedriftene har finansiert selv

Med en portefølje som utgjør ca 39% av alle firmabiler i Norge sier det seg selv at denne porteføljen er representativ. Det finnes ingen holdepunkter for å si at kjørelengdene varierer med eller er avhengig av **på hvilken måte firmabilen er finansiert** (leasing, leie, lånefinansiert eller egenfinansiert). Dette også fordi de aller fleste firmabiler i Norge er leaset.

Konklusjon:

LeasePlans analyse av **alle** tilbakeleverte biler over en 3-års periode (totalutvalget) er den eneste undersøkelse som har registrert **faktisk kjørelengde** for firmabiler i Norge. Andre kilder baserer seg på anslag, forsikret kjørelengde e l

Kjørelengden i LeasePlans totalutvalg, som representerer om lag 15% av alle firmabiler i Norge, samsvarer også godt med resultatet av utvalgsundersøkelsen. Den faktiske kjørelengden som ble registrert i totalutvalget (7907 firmabiler) er statistisk representativ på 95%-nivået.

LeasePlans firmabilbrukere er i høyeste grad representative for alle firmabilbrukere i Norge enten de kjører leasede biler eller biler finansiert på annen måte

I LeasePlans dokumentasjon over faktiske kjørelengder kan det slås fast at en årlig gjennomsnittlig kjørelengde for firmabiler i Norge snarere ligger på 28 500 km enn på 25 000 km som arbeidsgruppen har kommet frem til

4 1 2 Fordelingen mellom yrkeskjøring og privat kjøring

LeasePlan er enig i arbeidsgruppens uttalelse om at det ikke er mulig å trekke entydige konklusjoner med hensyn til privat kjørelengde med firmabil ut fra den begrensede informasjonen som foreligger.

Siden et riktig beskatningsnivå av firmabiler vil avhenge av den private bruken, er det vesentlig å komme frem til en mest mulig korrekt fordeling av den samlede årlige firmabilkjøring på henholdsvis privat kjøring og yrkeskjøring

Som redegjort for i avsnitt 4.1.1 har LeasePlan empirisk dekning for å fastslå at gjennomsnittlig årlig kjørelengde for firmabiler i Norge er om lag 28 500 km. Dette resultatet er representativt for alle firmabilbrukere i Norge

Etter arbeidsgruppens syn er det vesentlig større usikkerhet ved anslaget knyttet til den årlige private kjørelengden og arbeidsreiser enn til den samlede yrkeskjøringen (ref næringsorganisasjonenes rapport basert på tallmateriale fra LeasePlan). LeasePlan er enig i arbeidsgruppens syn om at yrkeskjøringen er rimelig godt dokumentert

Legger vi tallet for yrkeskjøringen til grunn (17 000 km i gjennomsnitt pr år), vil den samlede privatkjøringen utgjøre 12 000 km inkl kjøring mellom hjem og arbeid (29 000 km – 17 000 km).

I oversikten nedenfor har vi sammenfattet de forskjellige kilders fordeling av den samlede årlige kjørelengden

	SSBs rapport – Tab. 8-2 (1995-tall)	SSBs lønns- og trekkoppgaveregister	Næringsørg / LeasePlan – Tab 8-2	Arb. gruppen
Yrkeskjøring	4200 - 23,6%		17 710 - 60,6%	10000 - 40%
Hjem/arbeid	3200 - 18,0%	1900	3 090 - 10,6%	
Annen priv kj.	10380 - 58,4%		8 400 - 28,8%	15000 - 60%
Samlet kjørel	17780 - 100,0%		29 200 - 100%	25000 - 100%

I arbeidsgruppens rapport er det en feilsummering i første kolonne i tabellen. I tredje kolonne i tabellen på side 61 i rapporten er kjørelengden for yrkeskjøring og privat byttet plass

Det er påfallende store avvik mellom SSBs rapport og næringsorganisasjonenes tall (LeasePlan). Dette gjelder i særlig grad samlet årlig kjørelengde og yrkeskjøringen.

Arbeidsgruppens antagelse om at ca 75% av bilkjøringen er av privat karakter og ikke om lag 40% som undersøkelsen til LeasePlan indikerer, er tatt fra SSBs rapport

De store avvikene mellom SSBs rapport og LeasePlans tall, og det faktum at arbeidsgruppen har tillagt SSB-tallene ikke ubetydelig vekt, foranlediger kommentarer fra LeasePlans side

LeasePlans syn er at SSBs utvalg og konklusjoner på ingen måte er representative for firmabilbrukere i Norge. Det å sammenligne person-/privatbiler **generelt** med firmabiler blir som å sammenligne epler og bananer. Dette fremgår også av de store avvikene i tallmaterialet.

Siden **totalkjørelengden** i SSBs rapport er 10-11 000 km lavere enn den faktisk registrerte kjørelengden i LeasePlans representative totalutvalg, er det åpenbart at SSBs tall **ikke** er representative for firmabilbrukere i Norge.

Avviket mellom tallene for **yrkeskjøring** er omlag 14000 km, noe som underbygger at man ikke kan bruke tall for privatbiler, som i svært liten grad brukes i yrkeskjøring, og sammenligne denne bruken med et helt annet bruksmønster som firmabiler representer.

På bakgrunn av ovennevnte forhold bærer det også helt galt avsted når arbeidsgruppen på side 50 i rapporten likevel benytter seg av tallene for privatkjøring i SSBs rapport (11400 + 3200 = 14600 km) og fastsetter denne til 15000 km.

Etter arbeidsgruppens vurdering er det ingen grunn til å tro at privat årlig kjørelengde med firmabiler er kortere enn privat kjøring med personbil nyere enn 5 år.

LeasePlan deler ikke denne troen av mange grunner,

- de aller fleste firmabiler er leaset og inntil 3 år gamle
- inntil 3 år gamle firmabiler kjører totalt sett vesentlig mer enn inntil 5 år gamle privatbiler
- jo mer en firmabil kjører totalt (ref ca 29 000 km), desto mindre kjøres den privat
- etter undersøkelser LeasePlan har foretatt disponerer mer enn 60% av firmabilbrukeres husstand egen privatbil i tillegg til firmabilen, noe som reduserer den private årlige kjørelengden med firmabil
- firmabilbrukere har langt flere reisedøgn med overnatting enn vanlige privatbilister, og mye av privatkjøringen foregår med bil nr to

Konklusjon:

Ut fra våre undersøkelser og empiri taler alt for at både totalkjørelengden og fordelingen mellom yrkeskjøring og privatkjøring som arbeidsgruppen har lagt til grunn hverken er korrekt eller representativt for firmabilbrukere i Norge.

Når gruppen **forkaster** SSBs tall for samlet årlig kjørelengde og for yrkeskjøring, men mer eller mindre **"beholder"** tallene for privatkjøring, er det uten logisk sammenheng.

Etter LeasePlans oppfatning vil de nedenfor angitte kjørelengdene være de mest korrekte å legge til grunn.

Yrkeskjøring	17 000 km
<u>Samlet privat kjøring</u>	<u>12 000 "</u>
<u>Samlet årlig kjørelengde</u>	<u>29 000 km</u>

Etter LeasePlans syn er arbeidsgruppens forutsetninger med hensyn til kjørelengder ikke korrekte og resulterer således i at den private fordelen ved å disponere arbeidsgivers bil privat blir for høy.

Den samlede årlige kjørelengden for firmabiler er den best dokumenterte i Norge via faktisk registrerte kjørelengder for mer enn 7 900 tilbakeleverte firmabiler. Denne basen er representativ for firmabiler i Norge. I det videre arbeid med høringsnotatet har vi benyttet 28500 km som gjennomsnittlig årlig kjørelengde i tråd med resultatet fra totalutvalget.

For til en viss grad å imøtekomme arbeidsgruppens skepsis til LeasePlans tall, har vi imidlertid oppjustert privatkjøringen noe på bekostning av yrkeskjøringen uten at vi har empirisk dekning for det. Dette for å ta høyde for en mulig underreportering i den opprinnelige utvalgsundersøkelsen, selv om tallene fra totalutvalget ikke gir rom for verken skepsis, skjønn eller underreportering.

På bakgrunn av disse justeringene fremkommer følgende kjørelengder som de best dokumenterte og mest troverdige for firmabiler i Norge

Yrkeskjøring 16 000 km
Samlet privat kjøring 12 500 "
Samlet årlig kjørelengde 28 500 km

Ut fra ovennevnte fordeling blir samlet årlig privatkjøring 12 500 km inkl arbeidsreiser. Det er LeasePlans ærbødige påstand at både totalkjørelengden såvel som yrkeskjøringen er bedre dokumentert enn arbeidsgruppens tall. Følgelig må også anslagene for privatkjøringen være mer korrekte enn de 15000 km arbeidsgruppen legger til grunn

4.2 Nærmere om kostnader ved bilhold – Vurderinger av forutsetningene som er lagt til grunn

Det synes å være bred enighet om at fordelene ved privat bruk av firmabil bør fastsettes til faktisk verdi. Avgjørende for å komme frem til den reelle fordelene er forankringen til de virkelige bilkostnadene for ulike firmabiler, kjørelengder etc, samt prinsippet for henføring av bilkostnader til den private bruken (hvilke kostnader og "fordelingen").

Arbeidsgruppen har vurdert to ulike modeller eller prinsipper for beskatning av firmabiler utover en justering av gjeldene beskatningsmodell:

- Næringsorganisasjonenes modell for beskatning av firmabiler
- Innføre en fordelsbeskatning basert på prosentligning

I næringsorganisasjonenes modell er det tatt hensyn til alle kostnader ved bilholdet inkl kapitalkostnadene. Videre er de virkelige km kostnadene for totalkjørelengden (empiri) lagt til grunn for fastsettelse av fordelene basert på en sannsynliggjort privat kjørelengde. Etter LeasePlans vurdering er dette en prinsipielt riktig modell

Beregningene som ligger bak arbeidsgruppens hovedforslag om en prosentlignet fordelsbeskatning, er basert på et nytt prinsipp for beskatning av firmabiler, nemlig at arbeidstakeren skal bære kostnadene ved å holde **en tilsvarende bil privat**. Fra dette utgangspunkt avledes videre at alle **faste** kostnader ved bilholdet henføres 100% til den private bruken siden dette er en utgift som vedkommende normalt ville hatt dersom han hadde hatt en tilsvarende bil privat. Videre foretas en forholdsmessig fordeling av de variable kostnadene (bensin, olje, dekk) avhengig av hvor mye bilen kjører privat, samt en oppsplitting av øvrige bilkostnader i et variabelt og fast element (avskrivninger, renter, forsikring og vedlikehold)

Det kan reises mange innvendinger mot gruppens utgangspunkt om at skattyteren ville hatt en bil tilsvarende firmabilen (type, størrelse, pris etc) selv om vedkommende ikke var avhengig av eller pålagt å ha firmabil. Bilvalget kunne blitt et helt annet dersom bilen primært var blitt anskaffet ut fra private behov og ikke ut fra yrkesmessige behov. Likedan kan det reises innvendinger mot prinsippet om at alle faste kostnader, samt en betydelig del av de variable, skal henføres til den private bruken

Arbeidsgruppens valg av beregningsmetode og forutsetninger om kjørelengde, resulterer i vesentlig høyere kilometerkostnader enn de faktiske kilometerkostnadene som LeasePlan har registrert basert på virkelige tall for ca. 12 500 firmabiler. Resultatet er at den private fordelene prises langt høyere enn det LeasePlan og næringsorganisasjonene mener det er dekning for

Etter en totalvurdering av "sluttresultatet", dvs. arbeidsgruppens hovedforslag om en prosentlignet fordelsbeskatning, finner LeasePlan likevel å kunne støtte arbeidsgruppens prinsipielle modell og forslag uten å kommentere de enkelte kostnadselementer og forutsetninger. Dette bl a pga forslagetts enkelhet, forutsigbarhet og robusthet, og fordi vi betrakter gruppens modell som en teknisk beregningsmåte som skal lede frem til et akseptabelt og rettferdig sluttresultat.

Konklusjon:

LeasePlan synes arbeidsgruppens hovedforslag om en aldersgradert prosentligningsmodell er svært interessant. I vårt videre arbeid med dette høringsnotatet vil vi basere oss på denne modellen.

Vi vil imidlertid ta utgangspunkt i vår dokumentasjon med hensyn til kjørelengder, slik vi har oppsummert disse i avsnitt 4.1.2, og foreta beregninger som kan sannsynliggjøre at de foreslåtte prosentsatsene er for høye og følgelig også nivået på fordelsbeskatningen.

4.3 Nærmere om foreslått ny satsstruktur

LeasePlan støtter arbeidsgruppens hovedforslag om en aldersgradert prosentligningsmodell med tre satser, dog ikke størrelsen på prosentsatsene og beløpsgrensene (omtales senere).

Prosentligningsmodellen innebærer,

- en vesentlig forenkling av firmabilbeskatningen sammenlignet med dagens beskatningssystem
- gjeldende firmabilskatteklasser kan oppheves
- egne regler for beskatning av arbeidsreiser kan utgå
- større grad av forutsigbarhet

LeasePlan er også enig i at prosentsatsene for inntil 3 år gamle biler bør anvendes på bilens offisielle listepris som ny inkl. avgifter og utstyr i motsetning til de danske regler hvor fakturert pris legges til grunn. Derved unngår man "tilpasninger" slik man har opplevd i Danmark med levering av strippede nye biler fra fabrikk med lavt utstyrsnivå. Dette fordi importavgiften er basert på fabrikkpris/verdi og ikke på andre faktorer som vekt, motorstørrelse og sylindervolum som i Norge. Resultatet blir utstrakt ettermontering av utstyr på et senere tidspunkt.

Ved å legge offisielle listepriser til grunn vil man også unngå at innbyttebiler kan bli priset kunstig lavt med tilsvarende økt nybilrabatt (uendret mellomlegg), noe som ville gi lavere fakturert beløp og beskatningsgrunnlag.

Et siste forhold, som tilsier at listepriser bør legges til grunn og ikke fakturert eller rabattert pris fra bilforhandler, er hensynet til likebehandling. Beskatningsnivået overfor den enkelte firmabilbruker bør være upåvirket av hvilken rabatt den enkelte arbeidsgiver kan oppnå eksempelvis ut fra forhandlingsdyktighet, bilparkens størrelse etc.

Til grunn for prosentsatsene på henholdsvis 30 og 20 ligger arbeidsgruppens valg av beregningsmetode og forutsetninger om kjørelengde. For en gjennomsnittlig firmabil til 299 000 kroner kommer gruppen frem til at de private kilometerkostnadene blir 5,72 kroner pr. km.

LeasePlan mener at denne kilometerkostnaden er for høy særlig fordi årlig samlet kjørelengde er satt for lavt, mens sum privatkjøring er satt for høyt.

Legger man LeasePlans forutsetninger om kjørelengder til grunn, slik de fremkommer i avsnitt 4.1.2 med henholdsvis 28 500 totalkjørte km og 12 500 km i samlet privat kjøring, blir den private kilometerkostnaden 5,34 kroner og ikke 5,72 kroner. Dette er 38 øre eller 6,6% lavere enn den sats arbeidsgruppen har kommet frem til for en gjennomsnittlig firmabil til 299 000 kroner.

Forskjellene mellom arbeidsgruppens og LeasePlans tall fremgår av tabellen på neste side.

Kostnadstype	Arbeidsgruppen	LeasePlan
Årsavgift	Kr 0,184 pr km	Kr 0,221 pr km
Driftsutgifter	Kr 1,250 pr km	Kr 1,250 pr km
Avskrivningskostnader	Kr 2,680 pr km	Kr 2,560 pr km
Rentekostnader x)	Kr 0,750 pr km	Kr 0,537 pr km
Forsikring	Kr 0,680 pr km	Kr 0,596 pr km
Vedlikeholdskostnader	Kr 0,180 pr km	Kr 0,180 pr km
Sum	Kr 5,724 pr km	Kr. 5,344 pr km

x) Det ser ut som om arbeidsgruppen har tillagt 100% av renteutgiftene den private bruken og ikke 90% Kilometersatsen blir i så fall å redusere fra 0,75 til 0,68.

Tilsvarende forskjeller fremkommer for biler i andre prisklasser

Det vises for øvrig til detaljerte beregninger i **vedlegg 1**.

LeasePlan mener med dette å ha dokumentert at satsen for den private kilometerkostnaden for en vanlig firmabil til 299 000 kroner bør reduseres fra 5,72 kroner til 5,34 kroner. Sistnevnte kilometersats tilsier en prosentsats på 22,78 av bilens verdi under 250 000 kroner. Det er da forutsatt at man beholder prosentsatsen på 20 % for den del av nybilprisen som overstiger 250 000 kroner.

LeasePlans beregninger viser klart at 30% av nybilprisen inntil 250 000 kroner, som arbeidsgruppen foreslår, er en for høy sats som fortsatt vil gi overbeskatning av firmabiler i Norge.

Siden arbeidsgruppen har foreslått en aldersgradert prosentligningsmodell slik man har i Danmark, er det et poeng også å legge seg tett opp til den danske satsstrukturen og beskatningsnivå dersom bilpriser, driftskostnader (verdien av fordelen) og lignende ikke skiller seg vesentlig fra norske forhold.

Før vi trekker konklusjoner og kommer med anbefaling om ny satsstruktur, vil vi derfor undersøke forholdene i Danmark.

Etter dagens regler i Danmark verdsettes en bil skattemessig som 25% av bilens verdi opp til 300 000 kroner og 20% av verdien over 300 000 kroner. Minste verdi er satt til 160 000 kroner som tilsvarer en skattemessig verdi på 40 000 kroner.

Både satsen på 25% og tringgrensen på 300 000 kroner er gunstigere enn hhv. 30% og 250 000 kroner som arbeidsgruppen foreslår.

For å kunne danne oss en oppfatning om det er spesielle forhold i Norge som skulle tilsa en vesentlig høyere firmabilbeskatning i Norge enn i Danmark, har LeasePlan sammenlignet 5 typiske firmabiler i begge land.

Bilene er identiske og leases over 3 år med 30 000 km i årlig kjørelengde. Bilprisene er sammenlignet etter rabatt, men inkl. leveringsomkostninger og moms. Dette fordi man i Norge benytter nettopriser (beskjedne rabatter), mens Danmark stort sett benytter bruttoprissystemet som resulterer i langt høyere rabatter enn i Norge.

Videre har vi tatt utgangspunkt i de respektive bilers månedsleie eks. mva. fordi momssatsene er ulike.

Resultatet av sammenligningen fremgår av tabellen nedenfor

	Mazda 3		Toyota Avensis stv		VW Golf		Ford Mondeo		Audi A4 Avant	
	N	DK	N	DK	N	DK	N	DK	N	DK
1 Bilpris etter rabatt	230317	240400	248400	283175	251877	257357	299700	287597	304909	354143
2 Månedsleie inkl alle driftskostnader	5882	6204	5790	6780	5897	5949	6833	6998	6709	7496
3 Mnd leie i % av 1	2,55%	2,58%	2,33%	2,39%	2,34%	2,31%	2,29%	2,43%	2,20%	2,12%

Selv om det er visse variasjoner i bilprisene, er det svært liten forskjell i leasingkostnadene i Norge og Danmark. Månedsleien, som dekker alle normale driftskostnader inkl. renter og avskrivninger, er således et uttrykk for hva det totalt sett koster å lease firmabiler.

Dersom vi summerer de forskjellige prosentsatser for de 5 bilmodellene over, får vi følgende gjennomsnitt.

	Norge	Danmark
Mazda 3	2,55%	2,58%
Toyota Avensis	2,33%	2,39%
VW Golf	2,34%	2,31%
Ford Mondeo	2,29%	2,43%
Audi A4 Avant	2,20%	2,12%
Snitt	2,34%	2,37%

Vi ser altså at reelle bilkostnader (alt inkludert) i prosent av bilpris, er tilnærmet identisk i de to land.

Med et kostnadsnivå i Danmark som er svært likt nivået i Norge, er det således intet som skulle tilsi store forskjeller i beskatningsnivået for firmabiler i de to land.

Vedlegg 3 og 4 viser detaljerte kalkulasjoner på en VW Golf Trendline i hhv. Danmark og Norge.

I tabellen nedenfor har vi sammenfattet skattnivået for de 5 firmabilene, det vil si verdien av fri bil, slik det er i Danmark og slik det vil bli dersom arbeidsgruppens forslag skulle bli vedtatt (hhv. Danske og norske kroner).

	Mazda 3	Toyota Avensis	VW Golf	Ford Mondeo	Audi A4 Avant
Danmark	60071	70793	64339	71899	85828
Arbeidsgruppen	69540	76180	76360	84940	86360

Som det fremgår av tabellen vil arbeidsgruppens forslag til satser og beløpsgrenser stort sett medføre et høyere beskatningsnivå for firmabiler i Norge i forhold til nivået i Danmark uten at det skulle være realøkonomiske grunner til det. Bilkostnadene og derved verdien av naturaltvisten/fordelen er ganske lik i de to landene.

Dette styrker LeasePlans syn og dokumentasjon om at arbeidsgruppens forslag må modifiseres for å unngå fortsatt overbeskatning

Konklusjon:

Basert på at norske og danske forhold er rimelig sammenlignbare og ikke tilsier vesensforskjellige prosentsatser og beløpsgrenser, går LeasePlans forslag til ny satsstruktur ut på en justering av arbeidsgruppens forslag som vist nedenfor

LeasePlans forslag

- 25% av bilens verdi inntil 300 000 kroner
- 20% av bilens verdi over 300 000 kroner
- Verdsettelse til 75% av brukte bilers kostpris for biler eldre enn 3 år

Når det gjelder arbeidsgruppens alternative forslag, forutsetter LeasePlan at dagens kilometersatser justeres ned mer enn det gruppen foreslår basert på beregningene ovenfor, samt at beskatningen blir lavere for biler som er eldre enn 3 år. LeasePlan vil imidlertid anbefale at hovedforslaget blir vedtatt, dog med vesentlig lavere sats enn 30% på første trinn hvor for øvrig beløpet bør økes til 300 000 kroner.

5. Beskatning av kjøregodtgjørelse – Krav til et nøytralt bilbeskatningssystem

Dagens beskatningssystem for firmabiler ble betydelig skjerpet med virkning fra og med 1 januar 2002 ved at sjablonkjørelengden for privat kjøring ble forhøyet fra 10 000 til 13 000 km årlig eks. kjøring mellom hjem og arbeid

Også kjøregodtgjørelsessystemet ble av Stoltenberg-regjeringen foreslått innstrammet i statsbudsjettet for 2002 (ref St prp nr 1 for 2001-2002). Forslaget var bl a begrunnet med at det ville "reducere omfanget av skattemotiverte tilpasninger som følge av forslaget til innstramming i firmabilbeskatningen" i den samme Stortingsproposisjonen

Mens skjerpelsen i firmabilbeskatningen ble vedtatt og gjennomført fra og med skatteåret 2002, ble forslaget til innstramming av beskatningen av kjøregodtgjørelse gjenstand for en viss runddans

Bondevik-regjeringen opprettholdt den avgåtte Stoltenberg-regjeringens forslag "etter en samlet budsjettmessig og skattepolitisk vurdering"

Under den ordinære budsjettbehandlingen i Stortinget ble forslaget støttet av samtlige partier i Finanskomiteen, unntatt Fremskrittspartiet, og vedtatt

Som et ledd i budsjettavtalen mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, ble imidlertid det vedtatte forslaget reversert, ja faktisk slik at det ble lempet både på den gjeldende beskatningen av kjøregodtgjørelse og på grunnlaget for arbeidsgiveravgift

Saken ble behandlet i Stortinget 21.juni 2002, og reverseringen ble vedtatt. Kun Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti opprettholdt sin stemmegivning i favør av det opprinnelige innstrammingsforslaget

Konklusjon:

Resultatet av reverseringen er at firmabilbrukere har blitt overbeskattet for sin fordel både i 2002, 2003 og hittil i 2004, mens alle som bruker egen bil i yrket og mottar kjøregodtgjørelse har nydt godt av et svært fordelaktig beskatningsopplegg

Det er ikke å undres over at ca 5000 færre personer ble beskattet for fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil i 2002 i forhold til året før. 2002 er det første året av tre etter at firmabilbeskatningen ble skjerpet og hvor brukerne hadde anledning til å gå ut av 3-års

leasingavtaler I følge tall fra Statistisk sentralbyrå ble antall firmabilbrukere redusert fra 58000 til 53000 på bare ett år

Det er grunn til å anta at ytterligere ca 5000 personer vil gå bort fra firmabil både i 2003 og i 2004 Det vil i så fall bety at det ved utgangen av 2004 kun vil være igjen ca 43000 personer som beskattes for fordelene ved privat bruk av arbeidsgivers bil, mens det var 68000 personer i 1997 i fig. Skattedirektoratet.

Det har med andre ord funnet sted en massiv overgang fra firmabil til egen bil med kjøregodtgjørelse Hovedårsaken til dette er åpenbart skattemotivert.

Selv om det har ligget utenfor arbeidsgruppens mandat å vurdere beskatningen av kjøregodtgjørelse, må det stilles krav til våre politiske myndigheter om snarest å innføre et nøytralt bilbeskatningssystem.

Første skritt er å redusere dagens firmabilbeskatning til et mer realistisk nivå, det vil si å eliminere overbeskatningen som har funnet sted i flere år Dernest må beskatningen av kjøregodtgjørelse nivåmessig likestilles med beskatning av firmabiler for å oppnå nøytralitet og likebehandling.

6. Provenybetraktninger

Skatteskjerpelsen av firmabil fra 1 januar 2002 medførte en nedgang på 5000 personer (8,5%) i 2002 som ble beskattet for fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil. I **vedlegg 2** har vi beregnet at skatteinngangen reduseres med om lag 69 000 kroner dersom en person velger egen bil med kjøregodtgjørelse fremfor firmabil Ut fra forutsetningene som er lagt til grunn vil skattereduksjonen for 2002 alene utgjøre ca 345 mill kroner. Forutsetter vi at 5000 personer vil gå bort fra firmabil både i 2003 og i 2004, vil skattnedgangen utgjøre vel 1 milliard kroner for den aktuelle 3-års perioden Selv om dette er grove beregninger, kan det likevel slås fast at skatteskjerpelsen og overbeskatningen av firmabiler i kombinasjon med reverseringen av skatteskjerpelsen av kjøregodtgjørelser, provenymessig har vært lite vellykket.

Ved å redusere beskatningen av firmabiler til et nivå som tilsvarer verdien av den reelle fordelene, vil man etter hvert kunne "gjenvinne" mange tapte firmabilbrukere med økt skatteinngang som resultat. Dersom man i tillegg tilpasser beskatningen av kjøregodtgjørelse til et nivå som sikrer likebehandling i forhold til firmabilbeskatningen, vil dette provenymessig bli en vinn-vinn-situasjon for det offentlige

Det vises for øvrig til arbeidsgruppens provenyberegninger.

Selv om LeasePlan mener at de foreslåtte nye satsene for firmabilbeskatning bør reduseres mer enn arbeidsgruppen har foreslått, er likevel provenyvirkningene av LeasePlans forslag beskjedne i forhold til virkningen av en strukturell tilpasning som sikrer nøytralitet mellom beskatning av firmabil og kjøregodtgjørelse.

7. Overgangsordninger

Dersom det vedtas nytt prinsipp og/eller nye satser/nivåer for beskatning av firmabil, f eks med virkning fra og med skatteåret 2005, vil det være behov for overgangsregler

Dette fordi de aller fleste firmabiler er leaset på 3 års avtaler med den konsekvens at det kan gå inntil 3 år før firmabilbrukeren gis muligheten til å tilpasse seg et nytt beskatningssystem

På bakgrunn av den skjerpede beskatningen av dyrere firmabiler, som forslaget legger opp til, vil det være urimelig overfor brukere som ønsker å gå over til rimeligere firmabiler at de skal rammes av skjerpelsen før de får muligheten til å komme ut av leasingavtalen ved avtaleutløp Dette har også med forutsigbarhet og rettferdighet å gjøre Mange brukere ville sikkert valgt en rimeligere

firmabil, eller anmodet arbeidsgiver om å anskaffe en rimeligere bil, dersom de hadde kjent til den foreslåtte skatteskjerpelsen på anskaffelsestidspunktet

Konklusjon:

Da det danske regelverket ble vedtatt justert, fikk firmabilbrukere med biler anskaffet før det nye regelverket ble vedtatt/iverksatt anledning til å bli beskattet etter det tidligere regelverket hvis de ønsket det

På tilsvarende måte bør det innføres en overgangsordning også i Norge som gir firmabilbrukere anledning til å velge mellom nytt eller tidligere beskatningssystem for biler anskaffet forut for iverksettelse av nytt system

8. Avsluttende bemerkninger

Arbeidsgruppen har, som nevnt innledningsvis, gjort et grundig og solid arbeid og fremmet interessante forslag. Særlig vil vi fremheve gruppens hovedforslag om en aldersgradert prosentligningsmodell som anbefalingsverdig, en modell LeasePlan støtter

Utfordringene fremover, etter avsluttet høringsrunde, vil bli å legge mest mulig korrekte forutsetninger til grunn for samlet årlig kjørelengde og privat kjøring. Dette ikke minst for å kunne tallfeste den faktiske verdien av firmabilfordelen. Det er LeasePlans overbevisning at arbeidsgruppens forslag til satser fortsatt ligger for høyt, bl. a. fordi man har lagt til grunn kjørelengder som ikke samsvarer med godt dokumentert empiri. Resultatet vil derfor bli en fortsatt overbeskatning av firmabiler i Norge

LeasePlan mener det er svært viktig at beskatningsnivået for kjøregodtgjørelse blir endret for å oppnå nøytralitet og skattemessig likebehandling mellom firmabiler og "kjøregodtgjørelsesbiler". I dag foreligger det en betydelig skattemessig forskjellsbehandling. LeasePlan vil derfor anbefale Finansdepartementet snarest å utrede beskatningen av kjøregodtgjørelse ved bruk av egen bil i yrket

På bakgrunn av det solide arbeidet arbeidsgruppen har gjort vedrørende beskatning av firmabiler og yrkesbiler, er det nærliggende å tenke seg at **den samme gruppen** av personer utnevnes med mandat å vurdere beskatningsopplegget for kjøregodtgjørelse. Derved vil man kunne bygge videre på den kompetansen gruppens medlemmer besitter og sikre at ting blir sett i sammenheng for å oppnå nøytralitet i bilbeskatningen uavhengig av hva slags "bilordning" den enkelte skattyter har

LeasePlans beregninger av den private kilometerkostnaden (firmabilfordelen)

I dette notat vil vi se på hvilken effekt det vil få på km-satsene å justere samlet privatkjøring fra 15 000 til 12 500 km pr år, samt en justering av den totale kjørelengde fra 25 000 til 28 500 km

Årsavgift

Før justeringer ble hele beløpet tildelt den private fordelen 0,184

Ved justering av årsavgift (siden kjørlengden er justert ned) får vi følgende regnestykke

Årsavgift justert

Årsavgift (sats før justering)*Opprinnelig privat kjørte km/Ny lengde private km
 $= 0,184 * 15000 / 12500 = 0,221$

Årsavgift per km etter justering 0,22

Driftsutgifter

Før justering er denne på 1,25 pr km , og vi regner med at de variable kjørekostnadene ikke vil endre seg

Driftsutgifter pr km etter justering 1,25

Avskrivningskostnader

Her må andelen som skal tillegges den private bruken endres

$75\% + 0,25\% * 12500 / 28500 = 86\%$

86% av kostnadene skal tillegges privat bruk og ikke 90%

Hvilket betyr at satsen på 2,68 per km må justeres $2,68 * 0,86 / 0,9 = 2,56$

Justert avskrivningssats blir 2,56 kr pr km

Rentekostnader

I rapporten sies det at denne skal helt tildeles den private bruken Dette blir ikke riktig i forhold til at rentekostnaden er avhengig av avskrivningskostnaden Denne bør derfor behandles på samme måte

Justering av rentekost som følge av feil forutsetning i forhold til avskrivningskost

$0,75 * 0,9 = 0,68$

Justering av avskrivningskost i forhold til kjørte km

Denne justeres med ny sats pluss justering i kjørte km

$0,68 * 0,86 / 0,9 * 15000 / 12500 = 0,537$

Justert rentekostnad blir

0,537 kr pr km

Forsikring

Opprinnelig sats på forsikring er 0,68

$0,68 * 25000 / 28000 = 0,597$

Justert forsikringssats 0,597 kr pr km

Vedlikehold:

Regner med at vedlikehold vil ha den samme satsen uavhengig av kilometer fordi det slites like mye uansett kjørte kilometer
0,18

Ny pris pr km .

Satsen blir da 5,34 og ikke 5,72 satt i Finansdepartementet sitt anslag

PROVENYBORTFALL VED REDUSERT ANTALL FIRMABILERSkatt firmabil/egen bil med godtgjørelse
Forutsetninger

Nils Nilsen

Bil	Ford Mondo, listepris	kr	300 000,-
Tjenestekjøring pr år			18 000 km
Kjøring hjem/arbeid			4 000 km
Privatkjøring			<u>8 000 km</u>
Total årlig kjørelengde			30 000 km

Marginalskatt 49,3%

a) Skatte-inngang for staten v/firmabil		
Sjablon-fordel 13 000 km * 6,40,-	=	83 200,-
Kjøring hjem/arbeid 4 000 km * 6,40,-	=	25 600,-
Total inntekstillegg	=	108 800,-
Skatt firmabil 108 800,- *49,3%	=	53 638,-
+ Arbeidsgiveravgift (14,1% av 108 800,-)	=	<u>15 341,-</u>
= Total skatteinngang til stat og kommune	=	<u><u>68 979,-</u></u>

b) Skatte-inngang til staten v/egen bil med godtgjørelse

Bilgodtgjørelse 9000 km*3,00 (statens satser)	=	27 000,-
Bilgodtgjørelse 9000 km*2,40 (statens satser)	=	<u>21 600,-</u>
Total bilgodtgjørelse	=	48 600,-
Skatt av bilgodtgjørelse		0,-
Arbeidsgiveravgift av bilgodtgjørelse		<u>0,-</u>
Total skatteinngang til stat og kommune		0,-

Det at denne personen velger egen bil m/godtgjørelse istedenfor firmabil, medfører kr 68 979,- i redusert skatteinngang pr år

Totalt inntektsbortfall

Antall firmabiler i 1997 (kilde Skattedirektoratet)	68 000
Antall firmabiler i 2002 (kilde Statistisk Sentralbyrå)	53 000

Redusert antall i perioden 1997-2002= 15 000 færre personer som beskattes for fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil

Tall fra SSB viser at antall personer som beskattes for fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil er redusert fra 58 000 i 2001. Firmabilskatten ble skjerpet kraftig på kort varsel med virkning fra 1/1-2002. 2002 er således det første året av 3 etter at firmabilskatten ble skjerpet, hvor brukerne hadde anledning til å gå ut av 3-års leasingkontrakter. Det er således grunn til å anta at ytterligere ca 5 000 personer vil gå bort fra firmabil pr år i årene 2003 og 2004. Det vil bety at det ved utgangen av 2004, vil være totalt ca 43 000 personer som beskattes for fordel ved privat bruk av arbeidsgivers bil.

Antall firmabiler i 1997	68 000
Antall firmabiler i 2004	<u>43 000</u>
Færre personer som betaler firmabilskatt	25 000

Vedlegg 2

Hvis vi antar at eksempelet Nils Nilsen i innledningen av dette notat er representativt for en person som går over fra firmabil til egen bil med godtgjørelse, så vil det totale bortfall av provenue for staten pr år utgjøre

Skatt/arbeidsgiveravgift pr person 68 979,- * 25 000 personer = 1,7 milliarder kroner

Konklusjon

Provenue-bortfallet for staten pr år som følge av at personer går bort fra firmabil på ca 1,7 milliarder kr, er nesten dobbelt så stort som provenue-bortfallet for staten ved å redusere kilometer-satsene ned til det reelle nivå (kilde Opplysningsrådet for veitrafikken), slik de 7 organisasjoner har foreslått



Vedlegg 3.

Danske Virksomheder A/S

BILGADE 1

2610

RØDOVRE

BILKALKULATION

FLEET MANAGEMENT / LEASING

Alle beløb er i DKK

Kunde nr	Kalkulation nr	Kontrakt nr	Ordre nr	Dato	Ref	Side
1	L 2.729.025	108		14/05-2004	KM	1

Mærke	VOLKSWAGEN	21	Antal døre	5	Antal gear	06
Model.	Golf 5dr ESP	1260	Farve		Reg nr:	
Type	1.6FSI Trendlin		Interiør.	Standardbetræk.		

Beskrivelse	Pris	Rabat	MOMS	Netto
Bilpris	269 423,00	15 345,94	23 230,42	230 846,64
Leveringsomkostninger	3 280,00		420,00	2 860,00

Værdi af fri bil: 64.339 dog 48.254 efter 3 kalenderår

Kontraktbeløb excl. MOMS:	233.706,64	+ MOMS	23 650,42
		I alt brutto	257 357,06

km/år	km/måned	Måneder	Rente %	Rentebasis	Restværdi (excl /incl MOMS)	
30 000	2 500	36	4,74	196.020,64	148 782,64 / 163 839,00	
			Totale omkostninger	Pr måned	Pr km	MOMS/måned
Rente			27 864,00	774,00		X
Værditab			84 924,00	2 359,00		
Ejerafgift			7 560,00	210,00		
Forsikring			23 976,00	666,00		
Små-skader			3 600,00	100,00		
Vedligeholdelse			10 800,00	300,00	0,1200	
Dæk			5 508,00	153,00	0,0610	
Brændstof, vask m v	Blyfri - 95 Oktan	43	452,00	1 207,00	0,4828	
Erstatningsbil			900,00	25,00	0,0099	
Vejhjælp			900,00	25,00		
Administrations honorar			4 680,00	130,00		
I alt			214.164,00	5 949,00	2,3796	1 268,25
Faste omkostninger			153 504,00	4 264,00	1,7056	
Variable omkostninger			60 660,00	1 685,00	0,6740	

Justeringssatser for garanterede elementer

Vedligeholdelse Underkilometer 0,1200 pr kilometer
 Overkilometer 0,1800 pr kilometer
Afskrivning Overkilometer 0,500 pr kilometer

Momsfradrag

689,62

Danske Virksomheder



Denne kalkulation er baseret på de nugældende informationer om bilpriser, priser på udstyr, rentesatser, forsikringspriser og rabatter etc. Ved den endelige kalkulation kan nogle af elementerne blive ændret.

Leaseplan Norge AS
Postboks 6019 Etterstad
0601 Oslo
Tel 23 06 98 00
Fax 23 06 98 01



Vedlegg 4.

BUDSJETT / FAKTURAGRUNNLAG

Budsjett dato :	18.05.04	EKSEMPEL PÅ	
Budsjett nr. :	6.412.018	"ÅPEN BUDSJETTERING"	
Kunde nr. :	10 L 111	PRA	
Kostnadssted :	0	LEASEPLAN NORGE	

27 3205 CCM 1 598 KW 85 HK DIN 115

VOLKSWAGEN Golf Trendline 115Hk 1,6FSiBusR/CD,V.H.klima 5 Dører 05
Gear

	Pris	Rabatt%	Beløp	Netto
Bilpris	164 116,00	3,00	4 923,48	159 192,52
Engangsavgift	85 784,00			85 784,00
Leveringskostnader	6 900,00			6 900,00
Totale priser	256 800,00		4 923,48	251 876,52

Km/år	30 000	RenteNom	3,10%	Period	36 mndr	Inv beløp	219 729,58
Km/mnd	2 500					Restverdi	128 690,00

KOSTNADER	TOTALT	PR MND	PR KM	M.V.A
Avskrivning	91 039,58	2 528,88		24 %
Renter	16 201,44	450,04		24 %
SUM LEASING/FINANS	107.241,12	2.978,92	1,1916	714,94
Årsavgift	8 264,88	229,58		24 %
Kaskoforsikring (+)	7 272,00	202,00		24 %
Ansvarsforsikring	14 112,00	392,00		0 %
Renter	459,72	12,77		24 %
Admin honorar	4 320,00	120,00		24 %
Vedlikehold	16 470,00	457,50	0,1830	24 %
Vask/rekvizita	6 003,00	166,75	0,0667	24 %
Dekk	4 950,00	137,50	0,0550	24 %
Drivstoff	43 200,00	1 200,00	0,4800	24 %
SUM DRIFT	105.051,60	2.918,10	1,1672	606,26
TOTALE KOSTNADER	212.292,72	5.897,02	2,3588	1.321,20

Justeringsatser pr km			
Avskrivning underkjøring	0,3749	Avskrivning, overkjøring	0,3749

(+) Dekning

Dette forhåndsbudsjett er basert på dagens opplysninger om bilpris, pris på utstyr, forsikringspremie, rabatt, rente, avgiftssatser etc
 Ved det endelige budsjett vil disse elementer kunne endres. Alle beløp er i NOK, eks M V A
 For personbiler vil kortere leietid enn 36 mnd utløse tilleggsavgift med 1/36 pr mnd av opprinnelig avgiftsbesparelse iht gjeldende regelverk

Bruker Eksempel Reg nr Ordrenr 0 Startdato 0 00 00

Vi aksepterer herved budsjettforutsetningene og bekrefter at den aktuelle bil kan settes i bestilling

_____ / _____ 20

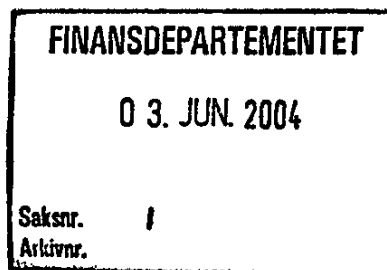
Kundens stempel og signatur

Dok nr D05 18 05 2004 9 04 36 Utgave nr /Dato 7/04 04 00



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



Deres ref
04/660

Vår ref
200401069-9/SHY

Dato
01 06 2004

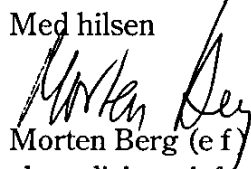
Beskatning av firmabil og yrkesbil – Høring

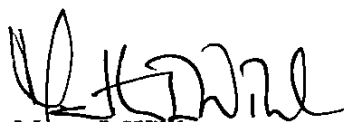
Nærings- og handelsdepartementet støtter vurderingen knyttet til at skattesystemet i utgangspunktet ikke bør bidra til at avlønning i form av naturallytelser blir gunstigere enn avlønning i form av lønn. Vi støtter målet om likebehandling av firma- og yrkesbil. Vi vil likevel advare mot de vurderinger som fremkommer i rapporten om at det viktigste er ikke å undervurdere den gjennomsnittlige private fordelen. Firmabil bør være et tilgjengelig alternativ, der målet om nøytralitet mellom ulike lønns- og naturallytelser ikke bør være til hinder for løsninger som oppleves som praktikable og som ikke overvurderer den gjennomsnittlige private fordelen.

Det er videre uklart hva som skal forstås med de privatøkonomiske kostnadene brukeren alternativt ville hatt ved å eie en bil selv. Det virker urimelig med en tilnærming der alle faste kostnader ved firmabilbruk kun skal betraktes som en privat fordel. Dette kan isolert sett trekke i retning av at beskatningen av firma- og yrkesbil bør være lempeligere enn det arbeidsgruppen legger til grunn.

Etter justeringer av nivå, jf merknadene over, vil enkelhet ved det anbefalte forslaget til modell måtte vurderes opp mot enkelheten ved å videreføre en modifisert utgave av dagens modell.

Med hilsen


Morten Berg (e f)
ekspedisjonssjef


Mette I Wikborg
avdelingsdirektør

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	Nærings- og handelsøkonomisk avdeling	Saksbehandler
Postboks 8014 Dep	Einar Gerhardsens plass 1	22 24 90 90	Telefaks	Sigrud Hynne
0030 Oslo		Org no 972 417 890	22 24 05 05	22 24 65 13