

Antallet af personer, der beskattes af fri bil, er ifølge COR-oplysningerne steget fra ca. 72.000 til ca. 85.000 personer eller 18 pct. fra 1994 - 1998 med en jævnt fordelt årlig stigning på ca. 4 pct. Da personer med rådighed over firmabil hele året indgår i statistikken med samme vægt som personer med rådighed over bil en del af året, kan det ikke afgøres, om antallet af personer med rådighed over firmabil opgjort på helårsbasis er steget tilsvarende.

Den skattemæssige værdi - med korrektion for procentsatsens indfasning fra 20 til 23 pct - er steget fra ca. 2,4 mia. kr. til ca. 3,4 mia. kr., eller med ca. 1 mia. kr. Efter en stigning på 14 pct. i 1995 har stigningstakten ligget nogenlunde konstant på ca. 7 pct. om året de efterfølgende år. I alt er periodens stigning på 40 pct.

Beløbene er inkl. fradrag for den skattepligtiges egenbetaling til arbejdsgiveren for rådighed over bilen. Hvis bilordningerne ændres, og de skattepligtiges egenbetaling erstattes af en tilsvarende lønnedgang, vil det indberettede beløb vokse, uanset at ordningerne har uændret værdi. De indberettede beløb kan således ændre sig i såvel opad- som nedadgående retning uden, at dette kan henføres til ændringer i disse ordningers udbredelse. Der er derfor stor usikkerhed forbundet med at benytte den indberettede skattemæssige værdi af fri bil til en vurdering af udviklingen.

På basis af lovmodelberegninger for 1997, hvor en opregnet stikprøve viste, at ca. 75.000 personer havde fri bil til rådighed, er i tabel 2 vist en størrelsesfordeling af den indberettede skattemæssige værdi. Antallet af personer er lidt mindre end ifølge COR-oplysningerne som følge af stikprøveskævhed.

Tabel 2. Fordeling af firmabiler efter skattemæssig værdi. 1997.

Skattemæssig værdi ¹⁾	Antal personer med firmabil
Kr.	
34.500	26.500
34.501 - 50.000	27.800
50.001 - 75.000	14.300
75.001 - 91.999	4.400
92.000	2.300
I alt 43.000	75.300

¹⁾ For hele 1997 svarende til 23 pct. af nyvognspris/75 pct. af nyvognsprisen.

De viste beløb fremkommer som nævnt som 23 pct. af bilens nyvognspris eller 75 pct. heraf for 3 år gamle biler under hensyntagen til minimums- og maximumsbeløbsgrænserne med korrektion for egenbetaling og delårsrådighed.

Det gennemsnitlige indberettede beløb for den skattemæssige værdi er på 43.000 kr. svarende til en nyvognspris på 187.000 kr., hvis det antages, at alle bilerne er mindre end tre år gamle og er til rådighed hele året uden egenbetaling.

Da der i en række tilfælde er tale om ældre biler, rådighed en del af året og egenbetaling vil den gennemsnitlige nyvognspris antagelig være en del højere.

Det bemærkes, at ca. 3 pct. af indbetningerne vedrører det højeste beløb på 92.000 kr., svarende til 23 pct. af 400.000 kr. Det skønnes på denne baggrund, at der måske er i størrelsesorden 3.000 firmabiler med en nyvognspris på mindst 400.000 kr.

Jeg finder ikke, at man ud fra ovenstående oplysninger kan drage nogen sikker konklusion om udbredelsen af firmabilordningerne de seneste år. Det må i den forbindelse have for øje, at den private sektors lønsum er vokset med ca. 20 pct. i perioden, hvilket i sig selv må antages at trække flere firmabiler med sig, dersom en stigende del af de disponible indkomster afsættes til bilforbrug.

Det samme vil gælde, hvis prisforholdet mellem personbiler og prisen på andre transportformer mv. ændrer sig til gunst for personbilerne. Sådanne forhold må antages at afspejle sig i, at også firmabilordningerne vil indgå med stigende vægt i den samlede aflønning. Ligeledes kan konjunkturbetingede udskiftninger af bilparken over en kortere periode få samme effekt.

Jeg er opmærksom på, at reglerne for beskatning af fri bil til rådighed kan have været for lempelige i en del af perioden siden 1993.

Justeringen af reglerne i forbindelse med Pinsepakken var netop begrundet i, at undersøgelser havde vist, at der i årene 1993-1998 havde været en skæv udvikling mellem bilprisudviklingen og udviklingen af øvrige udgifter, såsom reparationsudgifter, benzin- og oliepriser.

Efter udviklingen i forbrugerpriserne var omkostningerne ved bilhold steget med 15 pct. i perioden 1993-1998, mens bilpriserne var steget med 5 pct. Driftsomkostningerne var således steget kraftigere end bilpriserne. Herved modsvarede beskatningen af fri firmabil ikke længere i samme omfang som tilsigtet i 1993 omkost-