

ningerne ved selv at holde bil, idet bilpriserne i så fald skulle være steget i samme takt som de øvrige omkostninger ved bilhold. For at genoprette forholdet hævedes satsen med 2 procent-points eller ca. 10 pct. til 25 pct.

Dermed er firmabilreglerne igen nogenlunde neutrale, hvilket er belyst i vedføjede bilag med eksempler for tre biler i forskellig prisklasse.

I eksemplet med en Toyota Corolla med en nyværdi på 157.000 kr. og en årlig privat kørsel på 10.000 km. overgår lønmodtageren til aflønning med fri bil mod at acceptere en lønnedgang svarende til biludgifterne opgjort før skat. Arbejdsgiverens lønudgifter på 350.000 kr. erstattes i situationen med fri bil af udgifter sammensat af en pengeløn på ca. 306.700 kr. og udgifter til bil på ca. 43.300 kr.

Beregningerne viser, at fordelene ved at overgå til fri bil bliver mindre jo dyrere bilen er. Det skyldes, at omkostningerne ved at holde bil ikke vokser i takt med bilens pris, mens beskatningsgrundlaget fremkommer som en fast sats på 25 pct. af prisen.

Endvidere viser beregningerne, at fordelene ved at overgå til fri bil vokser med det private kørselsomfang, hvilket skyldes, at kørselsomfanget ikke indgår i beskatningsgrundlaget.

Generelt viser eksemplerne, at 25 pct. satsen rammer lidt i overkanten ved et kørselsomfang på 10.000 km., mens procenten er noget i underkanten ved det større kørselsomfang. Man bør i den forbindelse være opmærksom på, at personer med fri bil til rådighed er afskåret fra at benytte befordringsfradrag mellem hjem og arbejdssted.

I praksis vil der være store forskelle fra bil til bil og fra ejer til ejer. For eksempel er der stor forskel på den ansattes udgifter til forsikring af bilen.

Endelig skal jeg bemærke, at hvis en stigning i anvendelsen af firmabilordninger opfattes som et energi- eller miljøpolitisk problem, er løsningsmuligheden ikke at gribe selektivt ind over for firmabilordningerne, men i stedet at anvende passende instrumenter hertil, jf. svaret på S 3052.