

Finansdepartementet
v/ avdelingsdirektør Martin Børresen og førstekonsulent Edvard Madsen Fridtjofsen
Deres referanse: 26/2761

5. juni 2026

Høring om forslag til endringer i skattereglene om bruk av bil i arbeidsforhold

Vår overordnede vurdering

Jeg viser til forslag til endringer i skattereglene om bruk av bil i arbeidsforhold, med høringsfrist 8. juli 2026. Vi takker for muligheten til å gi innspill til høringen.

Norges Trafikkskoleforbund er Norges største bransjeforbund for trafikkskoler, og representerer over 700 trafikkskoler. Vi representerer en bransje der kjøretøy er et helt sentralt og nødvendig arbeidsverktøy. Endringer i firmabilbeskatningen har derfor direkte og betydelige konsekvenser for både trafikkskolene og de ansatte.

Vi er positive til forenkling av regelverket og til en mer treffsikker verdsettingsmodell for skatt på firmabil. Samtidig viser en medlemsundersøkelse gjennomført i mai 2026, med 50 svar, at dagens firmabilregler i praktisk bruk reiser særskilte utfordringer for trafikkskolebransjen. Et gjennomgående innspill fra medlemmene er at dagens modell i for liten grad fanger opp faktisk privat bruk. Når skolebilen i det alt vesentlige benyttes i arbeid, men likevel utløser full firmabilbeskatning som følge av praktiske forhold eller begrenset privat disposisjon, oppleves ordningen som lite treffsikker. Utfordringene knytter seg særlig til lading og parkering, og avgrensningen mellom yrkeskjøring og privat bruk.

Avgrensning mellom yrkesbruk og privat bruk

Hjemtaking av bil for lading og parkering

Medlemsundersøkelsen viser at de mest gjennomgående utfordringene er knyttet til lading og parkering. Flere medlemmer opplyser at skolebilen må tas med hjem, fordi trafikkskolen ikke har tilstrekkelig ladekapasitet eller tilstrekkelig parkeringskapasitet. Skoler som har investert i ladeanlegg, opplever at lokalt strømnnett og tilgjengelighet på ladebokser ikke gir tilstrekkelig kapasitet til å dekke behovet, og er spesielt bekymret for utviklingen ved økt behov for enda flere elbiler. For mange trafikkskoler skjer hjemtaking av bilen dermed ofte av driftsmessige grunner, og ikke fordi bilen står til fri disposisjon.

Etter Norges Trafikkskoleforbunds syn bør regelverket i større grad ta høyde for dette skillet. Når hjemtaking skjer fordi trafikkskolene mangler nødvendig lade- eller parkeringskapasitet, fremstår det som lite treffsikkert å behandle dette på samme måte som ordinær privat disposisjon av firmabil.

Uklart skille mellom yrkesreiser og privat bruk

Trafikklærerne har ofte ikke et fast arbeidssted i tradisjonell forstand. Det er vanlig at opplæringen starter og avsluttes ved elevens skole, hjem, arbeidssted eller ulike øvingsområder. Dette gjør skillet mellom yrkesreiser og privat bruk vanskelig å skille i praksis.

I dag åpner forskrift til skatteloven (FSFIN) § 6-44-13 for unntak fra fordelsbeskatning der arbeidstaker ikke har fast arbeidssted og bilen kun brukes mellom hjem og der arbeidet utføres. Dette oppleves i liten grad som et reelt alternativ for bransjen, blant annet fordi det også finnes dager der arbeidsdagen starter ved trafikkskolen.

Når arbeidsdagen er mobil og oppmøtestedet varierer, oppstår det lett situasjoner der bilen må tas med hjem eller brukes mellom hjem og ulike oppdragssteder uten at dette er uttrykk for ordinær privat bruk. Etter forbundets syn tilsier dette at regelverket bør vurderes med større oppmerksomhet på yrker der bilen er selve arbeidsplassen.

Hva som skal anses som privat bruk

En nødvendig del av yrkesutførelsen for trafikklærere er i enkelte tilfeller å kjøre bilen uten elev for å planlegge undervisning, prøve ut kjøreruter og opprettholde eget ferdighetsnivå. Slik kjøring er viktig for å sikre kvalitet i opplæringen og hensynet til trafikksikkerheten. Etter forbundets syn bør slik bruk ikke uten videre likestilles med ordinær privatkjøring, og vi mener dette illustrerer behovet for en mer nyansert vurdering av hva som utgjør privat bruk i trafikkskolebransjen.

Forslaget om differensiering etter motortype

Norges Trafikkskoleforbund er positive til forslaget om å innføre en modell som i større grad reflekterer kostnadsforskjeller mellom motortyper. Samtidig er vi skeptiske til at inntektspåslaget for bensinbil øker. Valg av drivlinje er i denne sammenheng ikke utelukkende et økonomisk spørsmål, men er også betinget av opplæringsbehov, behovet for manuell gir på førerprøve og geografiske forhold.

Statistikk fra Statens vegvesens over førerprøver viser at en betydelig andel av prøvene i klasse B fortsatt gjennomføres med manuell gir, og at andelen varierer klart geografisk. Bruken av manuell gir er mest utbredt i distriktene, der både kjøremønster, bilpark og elevgrunnlag skiller seg fra større byområder. Tall for 2025 viser at 85 % av oppkjøringer på Risløkka trafikktasjon var med automatgir, mot 32 % i Sunndalsøra.¹ Bil med fossilt drivstoff er derfor fortsatt en nødvendig del av virksomheten for de fleste trafikkskoler.

Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikk (OFV) fra desember 2025 viser at selv om andelen elbiler øker, består personbilparken fortsatt av en betydelig andel fossilbiler, og andelen elbiler

¹ <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2026/01/nesten-150-000-oppkjøringer-i-fjor/>

varierer mellom fylker.² Gjennomsnittsalderen på bilparken har også økt, og er nå 11,3 år, samtidig som bensinbiler i snitt er betydelig eldre.³

Medlemsundersøkelsen støtter dette bilde. Flere medlemmer peker på utfordringer knyttet til elbil i lange arbeidsdager, særlig på vinterstid. Begrensninger knyttet til rekkevidde, ladetid og tilgang til ladeinfrastruktur trekkes frem som forhold som påvirker den daglige driften.

For trafikkskolene innebærer dette at fossilbil i enkelte tilfeller fortsatt er nødvendig for å tilby opplæring på manuelt gir, stille bil med manuell gir til rådighet ved førerprøve og for tidvis å sikre en forsvarlig gjennomføring av opplæringen. En økt skattebelastning på bensinbil kan derfor få særlige utslag i distriktene og for trafikkskoler som av opplæringskrav og praktiske grunner fortsatt må bruke slike biler. Etter forbundets syn bør dette tillegges vekt i den videre vurderingen av forslaget.

Forslag til endring

På denne bakgrunn foreslår Norges Trafikkskoleforbund at departementet kan vurdere å innføre en presisering i regelverket slik at hjemtaking av godkjent skolebil for nødvendig lading og parkering, samt kjøring mellom hjem og skiftende oppdragssteder, ikke i seg selv utløser full firmabilbeskatning når den private bruken er begrenset.

Et annet alternativ vil kunne være å innføre en særregel for godkjente skolebiler, for eksempel etter modell av reglene for varebil klasse 2 og lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg, jf. FSVIN § 5-13-1 fjerde ledd. For å sikre at ordningen faktisk avgrenses kun til skolebiler, bør det stilles som vilkår at vedkommende kan dokumentere at bilen er godkjent som skolebil av Statens vegvesen.

Vennlig hilsen

Hilde Goflebakke-Dedic
Advokat
Norges Trafikkskoleforbund

² <https://ofv.no/aktuelt/2025/historisk-skifte-flere-elbiler-enn-dieselbiler-i-personbilparken>

³ <https://ofv.no/aktuelt/2024/litt-st%C3%B8rre-men-litt-eldre-bilpark>