



19. maj 2017
J.nr. 2017 - 2672

Kontor:
Miljø, energi og motor

Samrådsspørgsmål AG-AJ

Tale til besvarelse af spørgsmål AG, AH, AI og AJ den 23. maj 2017

Spørgsmål AG

På baggrund af Jyllands-Postens afdækning af, at bilimportører og leasingselskaber udnytter lovgivningen til at minimere eller helt undgå registreringsafgift, og at anmodninger om refusion af registreringsafgift fra leasingselskaber er mere end tredoblet på to år, bedes ministeren redegøre for, om lovgivningen på området er robust nok.

Spørgsmål AH

Ministerens bedes redegøre for, hvordan SKAT's kontrol af korrekt indbetaling og refusion af registreringsafgift foregår.

Spørgsmål AI

Ministerens bedes redegøre for, hvilke tiltag der kan tages politisk, således at det sikres, at der er ens beskatning på ens biler. I forlængelse heraf bedes ministeren redegøre for, hvorvidt en løsning kunne være, at indføre en teknisk baseret afgift, som man f.eks. har i Norge.

Spørgsmål AJ

Hvilke initiativer vil ministeren tage for at lukke det skattehul, der i bilbranchen kaldes "at vaske biler", og som betyder, at statskassen bliver snydt for meget store beløb. Der henvises til artiklen "Kom med i den store bilvask: Sådan skruer bilbranchen ned for registreringsafgiften og op for profitten" bragt i Jyllands-Posten den 28. april 2017.



Indledning

Jeg vil gerne takke for muligheden for at svare på spørgsmålene om reglerne på leasingområdet set i lyset af den seneste tids medieomtale. Vi har drøftet selve reglerne i den tekniske gennemgang, så det gør jeg lidt mindre ud af i besvarelsen af samrådsspørgsmålene.

Jeg tillader mig at besvare de fire spørgsmål samlet.

Jeg vil starte med at besvare spørgsmål AG, AI og AJ, som alle omhandler leasingreglernes robusthed set i lyset af den seneste tids historier i medierne, og hvilke mulige initiativer der kan tages for at sikre, at der betales den korrekte registreringsafgift.

Herefter vil jeg besvare spørgsmål AH vedrørende SKAT's kontrol af korrekt indbetaling og refusion af registreringsafgift.

Indledningsvis vil jeg bemærke, at en værdiafgift baseret på handelsprisen med en marginalbeskatning på 150 pct. i sin natur altid vil være under pres i forhold at undgå den høje beskatning.

Det er der intet nyt i. Det har stået politikerne klart i mange omgange, bl.a. de gange hvor der er sket indgreb i bilbeskatningen.

Regeringen er særdeles opmærksom på den uensigtsmæssige adfærd, der følger af alt for høje skatter og afgifter. Derfor har regeringen nedsat registreringsafgiften i 2 omgange.

Reglerne skal tjekkes

De eksempler, der har været i medierne, gør naturligvis indtryk på mig. Jeg håber, at der er tale om atypiske eksempler. Det må naturligvis undersøges, og vi må bruge resultaterne til at se på, om reglerne på leasingområdet er tilstrækkeligt robuste.

Derfor vil jeg, bl.a. på baggrund af de kontrolprojekter, som kører i SKAT, og som jeg vil komme ind på senere, inden sommerferien indkalde til forhandlinger om mulige ændringer eller tilpasninger i regelsættet.

Historierne i medierne

Medierne har særligt haft fokus på leasingselskabernes brug af ordningen for værditabsberegning og den ordning, som medierne kalder ”at vaske biler”.

For klarhedens skyld skal jeg nævne, at værditabsberegningen og den ordning, som i medierne kaldes ”at vaske biler”, ikke er det samme.

Værditabsberegningen – EU-krav

For at starte med ordningen om genberegning af værditabet, forholder denne ordning sig til den forholdsmæssige registreringsafgift.

Reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift blev indført på baggrund af EU-retlig praksis.

I Danmark er vi på baggrund af EU-retten forpligtet til at sikre proportionalitet mellem den tid, som et leasingkøretøj anvendes i landet, og den registreringsafgift som skal betales. Den høje danske registreringsafgift må ikke efter EU-retten være en barriere for, at udenlandske leasingselskaber kan operere på det danske marked.

I 2008, da man indførte reglerne på baggrund af en åbningsskrivelse i en traktatkrænkelssag, valgte man at give de samme fordele til danske og udenlandske leasingselskaber for at sikre ens konkurrence.

Formål med værditabsberegningen

Værditabsberegningen skal være med til at sikre, at udenlandske og danske leasingselskaber betaler det samme i registreringsafgift.

Når en bil går ind i leasingordningen, fastsættes afgiften på baggrund af et skønnet værditab. Hvis

køretøjet efter endt leasingperiode har haft et mindre værditab end forudsat, har afgiften været for højt sat. Så skal der tilbagebetales afgift.

På den baggrund blev der i det nuværende regelsæt lavet en ordning, hvor leasingselskaberne kan få genberegnet værditabet på køretøjet - og dermed afgiften - når leasingperioden udløber. Værditabet gøres op i forhold til værditabet på de tilsvarende brugte biler på det danske marked.

Dette står meget klart i forarbejderne til leasingloven L 64 fra efteråret 2008. De politikere, der var

med til at beslutte dette, kan ikke have været i tvivl herom.

Leasingselskaber, som køber et stort antal biler af bilimportører, opnår ofte en rabat, som ikke kan opnås af en almindelig forbruger. Disse biler går derfor ind i ordningen til en lav værdi.

Ved genberegningen af værditabet i forhold til lignende biler på det danske marked, vil sådanne biler, i nogle tilfælde, have haft et meget lavt værditab. Det medfører, at de kan få refunderet en del af registreringsafgiften. Der kan helt sikkert også

peges på tilfælde, hvor hele registreringsafgiften er refunderet.

Ikke alle leasingbiler får refusion

Det er dog langt fra alle leasingbiler på forholdsmæssig registreringsafgift, hvor der gennemføres værditabsberegninger. I 2016 var det ca. 17.000 biler, hvor der blev gennemført værditabsberegning. I gennemsnit blev der i 2016 refunderet ca. 12.000 kr. pr. bil.

Dette skal sammenholdes med, at der i 2016 blev nyregistreret ca. 67.000 biler på forholdsmæssig

registreringsafgift, som bidrog med ca. 4 mia. kr. i registreringsafgift.

”At vaske biler”

Nu til såkaldt ”bilvask”. Denne ordning relaterer sig til det forhold, at der igennem lave indkøbspriser, efterfølgende leasing og afslutningsvist salg til en køber til almindelig markedspris kan opstå situationer, hvor der opnås en fortjeneste, som der ikke betales registreringsafgift af.

Hvornår er det i strid med reglerne

Som jeg flere gange har nævnt i medierne, er det ikke forbudt at gøre en god handel. I de situationer, hvor leasingselskabernes pris inkl. rabat er en ”ægte” lav pris, som følge af godt købmandskab, er der blevet handlet helt efter gældende regelsæt.

Det er imidlertid ikke lovligt at fastsætte kunstigt lave interne afregningspriser, fx hvor bilproducent, importør og leasingselskab er interesseforbundne.

Dette er der allerede regler, som skal sikre imod i registreringsafgiftsloven og andre regelsæt.

Ret og rimelighed

Der skal være rimelighed i regelsættet. Det har aldrig været intentionen – heller ikke EU-retligt – at reglerne om værditabsberegningen ved forholdsmeæssig leasing skulle indebære, at nogle biler kan køre afgiftsfrit i Danmark, mens andre skal betale en registreringsafgift på 150 pct.

Derfor har jeg som nævnt bedt Skatteministeriet om at undersøge, om regelsættet er tilstrækkeligt robust.

Og så snart undersøgelsens foreløbige resultat foreligger medio juni, vil jeg inden sommerferien indkalde til politiske forhandlinger.

Svar på spørgsmål AG, AI og AJ

Mit svar til spørgsmål AG, AI og AJ er således, at regelsættet undersøges, og i denne sammenhæng arbejdes der også på mulige initiativer, såfremt det måtte vise sig, at det er nødvendigt med en tilpasning.

Teknisk baseret afgift efter den norske model

I spørgsmål AI spørges der også til, om en teknisk baseret afgift, som den norske, kunne være en mulig løsning.

Den nuværende registreringsafgift er udformet som en værdibaseret afgift baseret på bilens pris inkl. moms og avancer.

Afgiften på to ens biler vil derfor være forskellig, hvis der ikke er betalt samme pris for de to biler.

Det kan fx være flådeejere, som leasingselskaber, der kan opnå rabatter på biler, fordi de køber

mange biler, sammenlignet med en privatperson der kun køber én bil.

Det kan også være en privatperson, som køber en bil med rabat, fordi en nyere model er på trapperne.

Det synes jeg stemmer fint overens med, at man belønner det gode købmandsskab.

Men det er også rigtigt, at en omlægning til en teknisk baseret registreringsafgift, som de har i Norge, og som bygger på bilens tekniske egenskaber, fx CO₂-udledning, vægt og hestekræfter

eller lignende, vil betyde, at man får ens biler vil betale det samme i afgift, men ikke i pris. Det er jo stadig muligt at give rabat, når der købes stort ind.

Stor øvelse

Derfor må man forvente, at under en teknisk afgift vil den almindelige forbruger stadig betale en højere pris for biler end flådeejere.

Omlægning til en teknisk registreringsafgift er dog en meget omfattende øvelse, som ikke nødvendigvis giver forbrugerne billigere familiebiler.

Men en teknisk registreringsafgift vil højest sandsynligt give billigere luksusbiler.

Det er ikke det, jeg arbejder for. Jeg arbejder for, at alle biler skal ned i registreringsafgift.

Jeg mener grundlæggende, at brugen af biler bør beskattes – ikke købet. Jeg arbejder for, at vi på lang sigt kan indføre roadpricing.

Samrådspørgsmål AH om SKATs kontrol

I det følgende vil jeg nu svare på spørgsmål AH om SKATs kontrol på leasingområdet.

SKATs kontrolaktiviteter

Den kontrol, SKAT fører med korrekt indbetaling af registreringsafgift, består af en bred vifte af aktiviteter. Herunder både indledende kontrol, løbende kontrol og efterkontrol.

Kontrol ved fordøren

Allerede inden leasingkontrakterne underskrives, har SKAT en indledende kontrol i form af godkendelse af kontrakter for leasing af biler.

Her har SKAT fokus på, at der er tale om reelle leasingforhold – og ikke maskeret køb til lav afgift.

Løbende kontrol

SKAT har desuden en generel løbende kontrol med indbetaling af registreringsafgift ved såvel import som eksport.

Denne kontrol omfatter også leasingområdet.

Kontrollen varetages som en fast driftsopgave, hvor der med udgangspunkt i forhandlernes månedsangivelser udsøges biler til stikprøvemæssig kontrol af betalt registreringsafgift.

Udsøgningen er bl.a. baseret på en vurdering af risiko og på en række automatiserede kriterier.

Eksempelvis vil et køretøj blive udtaget til pristjek, hvis køretøjets vurderede handelsværdi ligger udenfor et givent normalområde.

Efterkontrol

I forhold til efterkontrol har SKAT siden 1. april 2014 haft et kontrolprojekt vedrørende leasing af biler. Formålet med projektet er at undersøge, om reglerne i forbindelse med leasingafgiften overholdes.

Konkret har projektet fokus på, om leasingkontrakter indgået mellem leasinggiver og leasingtager er i overensstemmelse med den godkendte standardkontrakt. Projektet er foreløbigt planlagt til at løbe frem til 31. december 2017.

Derudover medfører SKAT's samarbejde med Politiet, at et antal køretøjer bliver kontrolleret for korrekt brug som leasingbiler efter registreringsafgiftsloven.

Rivende udvikling i leasing

Som beskrevet under den tekniske gennemgang, er der sket en fordobling i antallet af leasingkøretøjer i perioden 2013-2016.

Samtidig er antallet af leasingselskaber steget kraftigt, og leasingselskaberne udbyder løbende nye leasingformer.

Derfor nye initiativer fra SKAT

Derfor har SKAT i 2016 gjort forarbejdet til en række aktiviteter, der allerede er igangsat eller som igangsættes i løbet af 2017.

SKAT har i 2017 intensiveret kontrollen med leasingselskabernes værdifastsættelser og værditabsberegninger. Der ses på virksomhedernes fastsættelse af prisen som ny, og om den aktuelle handelspris for den brugte bil svarer til den almindelige handelspris for tilsvarende biler.

350 pristjek af værditabsberegning inden sommerferien

Kontrollen af værdifastsættelsen sker som led i, at SKAT i april måned 2017 har indkaldt ca. 350 køretøjer til pristjek af værditabsberegning. Køretøjerne er primært indkaldt hos de største leasingsskaber ud fra en risiko- og væsentlighedsvurdering.

Samlet set planlægger SKAT at gennemføre ca. 1000 pristjek på værditabsberegninger og handelspriser i alt i 2017.

Analyse af priser fra importør til leasingselskab

Endelig planlægger SKAT at lave et analyseprojekt i 2017, hvor formålet er at kontrollere, at der sker korrekt prisfastsættelse og dermed en korrekt afgiftsberigtigelse fra importørens prisfastsættelse til leasingselskabernes registreringsafgiftsberegning. Kontrollen forholder sig således til grundlaget for importørens indberetning af priser i Motorregisteret.

Tilførsel af ressourcer og styrkelse af faglige miljøer

Udover de nævnte kontrol- og analyseprojekter, har SKAT i 2017 tilført flere ressourcer til leasingområdet, styrket de faglige miljøer og øget den faglige ledelse på leasingområdet.

Samlet set har SKAT således fokus på leasingområdet.

Og Skatteministeriet vil som nævnt bruge erfaringerne fra SKATs kontrolindsats og pristjek til at vurdere reglerne på området og foreslå eventuelle stramninger.

Hermed mener jeg at have besvaret samrådspørgsmål AG-AJ.

Berigtigelse spm. 169

Dernæst vil jeg lige for en god ordens skyld nævne, at jeg i dag har oversendt en berigtigelse til Folketinget i forhold til svar på spm. 169.

Det fremgår af svaret på spm. 169, at de genberegninger vedrørende forholdsmæssig registreringsafgift, som medfører nedsættelse af den oprindeligt beregnede afgift (altså de ca. 200 mio. kr i 2016), overvejende skyldes afkortning af leasing-

perioden i indgåede kontrakter. Det er ikke korrekt. I de omtalte ca. 200 mio. kr er der alene tale om værditabsberegninger og tilbagebetaling af afgift som følge af dette. Det har ikke noget at gøre med afkortning af leasingperioden.

Afrunding

Efter dette er sagt, vil jeg slutte af med at sige, at jeg ser frem til, at vi kan have en politisk drøftelse af beskatningen af biler på denne baggrund, og jeg besvarer naturligvis alle supplerende spørgsmål.