



Valby 18. sept. 2020

Til

Medlemmerne af Folketingets Skatteudvalg

Her følger en kommentar fra Finans og Leasing først og fremmest til Eldrup-Kommissionens oplæg til fremme af grønne biler og ved samme lejlighed nogle kommentarer til DBI's forskellige "udfald" imod leasingselskaber, forholdsmæssig registreringsafgift m.v. på foretræde i Skatteudvalget den 17. sept.

Vi anmoder samtidig om foretræde for Skatteudvalget snarest muligt med henblik på at uddybe nedenstående og besvare eventuelle spørgsmål.

Klogt oplæg fra Eldrup-kommissionen, men nogle vigtige elementer mangler

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler afgav den 7. september sin rapport med forskellige bilafgiftsmodeller, der kan bringes i spil for at bidrage til Danmarks nedbringelse af vores CO2-udslip med 70 pct. inden 2030.

Det er helt overordnet Finans og Leasings holdning, at Eldrup-Kommissionens forslag i lyset af de rammer, der har været for Kommissionens arbejde, er gode og gennemarbejdede. Vi kan tilslutte os Eldrups præsentation af model 3 som et fornuftigt sigtepunkt for de kommende politiske forhandlinger.

Det er nu op til politikerne, gerne i samarbejde med branchen, at komme med en ambitiøs og langtidsholdbar lovgivning, der kan give ro og stabilitet, så både virksomheder og forbrugere ved, hvad de kan regne med i lang tid fremover.

Der er brug for ro og forudsigelighed på afgiftsområdet i en længere årrække for at fremme den grønne omstilling. Det er derfor nu vigtigt med en bred, ansvarlig og afbalanceret løsning.

Men politikken bør også være modig og i overensstemmelse med Eldrups forslag fastlægge rammerne for en længere årrække. Så vi undgår den "stop and go"-politik, området har været præget af de seneste år.

Det er klogt at gøre lovrammerne for omstillingen til grønne biler teknologi-neutrale, og det er fornuftigt også at inddrage varevognene, som efter vores opfattelse er lavthængende "grønne frugter", uanset at de ikke var omfattet af kommissoriet.

Firmabilsbeskatningen er en væsentlig driver for omstillingen til grønne biler

Eldtrup-Kommissionen er ikke gået nærmere ind i firmabilsbeskatningen, selvom firmabilisterne er en væsentligt driver for den grønne omstilling. Det skyldes at de typisk erhverver nye biler, og dermed skaber grundlag for brugtbilsmarkedet. Og i øvrigt kører de typisk langt i bilerne (ca. 35.000 km årligt i gennemsnit).

Det er afgørende, at få ændret reglerne for beskatning af fri (leased) firmabil, så firmabilisterne kender beskatningsgrundlaget allerede fra starten af kontrakten. Den nuværende situation, hvor genberegningen efter 4 mdr. af den registreringsafgift, som leasingselskabet skal betale, slår igennem hos firmabilisten, skaber stor usikkerhed hos firmabilisterne om den endelige beskatning.

Hertil kommer at der for tiden ses langt højere brugtpriser på el- og plugin-hybridbiler på grund af den kraftige efterspørgsel/ringe udbud end nyvogns-prisen. Brugtpriserne er højere end såvel leasingselskabets oprindelig indkøbspris som Hr. og Fru Danmark indkøbspris fra ny. Fordi genberegningen af leasingselskabets registreringsafgift nu siden 1. februar. i år skal paralleliseres til firmabilbeskatningen, får det den virkning, at firmabilisten bliver sat langt højere i firmabilskat efter 4 mdr.

Vi forventer, at denne problemstilling vil gøre sig gældende i en længere årrække, indtil markedet for el og plugin-hybrider er blevet velintegreret. Det siger sig selv, at det vil svække fremdriften i den grønne omstilling meget væsentligt.

Det går i øvrigt også stik imod intentionen bag nedslaget i beskatningsgrundlaget på 40.000 kr., hvor et bredt flertal i Folketinget netop gav de "grønne firmabiler" en solid skatterabat i begyndelsen af året. Men desværre med udløb allerede ved årsskiftet.

Der bør derfor snarest tages stilling til, om ordningen med nedslag på 40.000 kr. i beskatningsgrundlaget for grønne firmabiler forlænges, eller hvorledes der ellers kan skabes incitament til, at firmabilister tilvælger grønne firmabiler. Og vi appellerer som sagt til en løsning, hvor beskatningen af firmabilister kan fastsættes allerede ved udlevering af bilen (kontraktstart), så firmabilisten undgår urimelig usikkerhed om sit beskatningsgrundlag.

Som et led i at skabe de rette incitamenter for firmabilisterne til at vælge en grøn bil, bør det også overvejes at fritage dem for beskatning af værdien af ladestanderen. Det vil også være med til at sikre, at opladningshybriderne rent faktisk bliver anvendt efter hensigten og kører mest muligt på el.

--- 000 ---

Danske Bilimportører havde foretræde for Folketingets Skatteudvalg den 17. sept. 2020, hvor DBI benyttede lejligheden til at komme med forskellige, unuancerede udfald mod indretningen af afgiftssystemet, leasingselskabers rolle, finansiering m.v.

Det føler vi os kaldet til ved samme lejlighed at give det et par ord med på vejen

DBI fremstillede import af brugte biler fra udlandet som problematisk i relation til omstillingen til grønne biler

Hertil bemærker Finans og Leasing følgende:

De importerede biler er generelt ikke større "miljøsyndere" end de nye biler, som DBI's medlemmer stadig i altovervejende grad importerer.

I det indre marked i EU er det naturligt og gavnligt, at der er hård priskonkurrence mellem nye og brugte biler. Der er et marked for brugte biler, der heldigvis ikke er begrænset af Danmarks grænser for de købere, som ønsker en dyrere type bil/model, som alene er mulig at erhverve for den enkelte som brugt, simpelthen fordi den vil være for dyr for den enkelte kunde at anskaffe som ny. Det er der intet odiøst i. Det bidrager til at skabe en sund priskonkurrence og holde alle på stikkerne. Ligesom det bidrager til at holde nypriserne nede på et naturligt leje.

Det er fastsat i registreringsafgiftsloven ud fra en normal afskrivningsprofil på et motorkøretøj, at leasingselskaber har mulighed for at betale såkaldt "forholdsmæssig registreringsafgift" med ½ pct. af den fulde afgift, der ellers skulle være betalt, pr. måned, når bilen er mere end 3 år gammel. Ordningen er rodfæstet i EU-retten.

Ordningen bevirker ikke noget dræn i statskassen bl.a. på grund af den "strafrente", der skal betales for den del af registreringsafgiften, som ikke betales, samt det forhold at leasingselskabets eventuelle rabatterede indkøbspris skal genberegnes ud fra Hr. og Fru Danmark-priser senest efter 4 mdr.

De fleste bilimportører og bilforhandlere har i øvrigt deres egne leasingselskaber. Og der findes i dag mere end 100 andre leasingselskaber, der er godkendt af Motorstyrelsen til at afregne forholdsmæssig registreringsafgift, end Finans og Leasings 45 leasingmedlemmer.

De tre år gamle biler, som importeres til landet, er typisk temmelig fine/dyre biler (i forhold til gennemsnittet af den danske bilpark), hvor der selv med de ovennævnte regler om betaling af ½ pct. pr. måned lægges betydelige beløb i statskassen på den konto.

Alternativt ville leasingtagerne have købt en brugt dansk bil, hvor der allerede er betalt fuld afgift, og dermed uden betaling af yderligere afgift til staten.

Samlet set er det derfor en gevinst for statskassen med import af brugte biler.

DBI får det næste til at lyde, som om at bilimportørerne udelukkende importerer grønne biler allerede i dag. Men faktum er jo, at der importeres de biler, som kunderne efterspørger ud

fra de eksisterende afgiftsregler. Det gælder både nye og brugte biler.

Eldrup-Kommissionens forslag vil i øvrigt føre til, at også importen af brugte biler vil gå i retning af at blive mere grønne, idet de kommende incitament er til i fremtiden at køre i en grøn bil, jo også vil komme til at gælde for en importeret brugt bil.

DBI udtalte på et spørgsmål fra Tommy Ahlers, Venstre, at provenuet til bankfinansiering/leasing er samfundsmæssig "dødvægt" ved betaling af registreringsafgiften up front.

Det er efter vores opfattelse et forsøg på at afspore debatten for at promovere DBI's ønske om teknisk afgift/omlægning til roadpricing.

Eldrup-Kommissionens forslag viser, at en omlægning for at skabe incitament er til grønne biler fint kan lade sig gøre uden teknisk afgift/roadpricing.

Det er endvidere beskrevet, at man ved overgang til en teknisk afgift risikerer, at afgiften omgås ved efterfølgende tilkøb af ekstra hestekræfter etc.

I forhold til betaling af løbende afgift/roadpricing undlader DBI at tage stilling til det faktum, at staten risikerer, at bilejerne ikke betaler den løbende afgift for at eje/benytte bilen. I dag skylder private kreditorer allerede mere end 100 mia. kr. til SKAT. Og der

har været/er store udfordringer bare med at få indkasseret den grønne ejeravgift for ca. 200.000 bilister.

Ved overgang til roadpricing risikerer staten endnu større restancer på denne konto. Sporene skræmmer!

Til forskel herfor er det i dag sådan, at leasinggiver som ejer af køretøjet hæfter subsidiært for leasingtagers betaling af grøn ejeravgift. Leasingselskaberne er altså ikke bare "dødvægt" men en garanti for penge i samfundskassen. Der er ingen restance for staten på den konto til dato!

Leasingselskaber har i øvrigt en massiv indløbskraft til gavn for deres kunder. Finans og Leasings medlemmer (leasingselskaber) er så ubetinget Danmarks allerstørste indkøbere af personbiler, varevogne og lastbiler. Det gør, at de kan opnå nogle helt andre - billigere - priser end "Hr. og Fru Danmark", som hver især må forhandle deres pris alene nede hos bilforhandleren, og derfor ikke er i nærheden af de rabatter leasingselskaberne opnår.

Det er helt naturligt i et markedsbaseret, frit marked, som vi normalt hylder som "godt købmandskab".

Det samme gælder i øvrigt også leasingselskabernes indkøb af service-pakker til bilerne og andre serviceydelser.

Det gør samlet set, at leasingselskabet kan skrue en attraktiv leasing-pakke sammen til glæde for deres kunder; erhvervsdrivende som forbrugere.

Det er klart, at denne massive pris-konkurrence ikke er lige populær i alle dele af bilbranchen, som naturligvis helst gerne vil have markedet for sig selv. Men konkurrence er sundt og til gavn for samfundet på lang sigt. Leasingsselskaberne er således langt fra "finansiel dødvægt" men en sikring af, at statskassen får sine penge og et betydeligt bidrag til en velfungerende konkurrence på bilmarkedet og dermed bedre vilkår og priserne for erhvervslivet og forbrugerne.

DBI glemmer i øvrigt at nævne, at hvis man overgår til et system med en mindre up front teknisk afgift og i stedet løbende betaling fx via roadpricing, hvor den største del af bilens samlede totale pris bliver betalt i takt med brugen af bilen, vil prisen for en ny bil for den ukyndige eller lidt for "hurtige" forbruger umiddelbart komme til at se meget billig ud. Der vil derfor vil stor fare for, at forbrugeren glemmer at indregne den løbende betaling af roadpricing, og dermed at forbrugeren kommer til at købe en dyrere bil, end hvad forbrugers økonomi tilsiger. Det er formentligt optimalt set fra importørens/bilforhandlerens side med henblik på at få solgt flest mulige biler til den højeste pris. Med et leasingkoncept er der imidlertid større fokus på de totale omkostninger for kunden i bilens levetid den såkaldte TCO (Total Cost of Ownership).

DBI udtrykte uenighed i Eldrup-Kommissionens rapportens forslag om, at fortsætte med et vist værdibaseret element i registreringsafgiften af hensyn til den samfundsmæssige omfordeling. Og DBI gav udtryk for, at den nuværende

værdibaserede afgift efter deres opfattelse ikke giver nogen omfordeling.

Det er Finans og Leasings opfattelse, at det er et politisk spørgsmål, om man ønsker en omfordeling via registreringsafgiften.

Men når det er sagt, er der efter vores opfattelse ingen tvivl om, at Eldrup-Kommissionen har ret i, at det nuværende værdibaserede system indeholder en omfordeling, som en teknisk baseret afgift ikke vil gøre på samme måde.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og Leasing

Mobil 40382987