

Valby, den 11. dec. 2019

Til

Skatteministeriet

Høring over forslag til ændret beskatning af fri bil og forslag til lavere beskatning af el- og pluginhybridbiler

Skatteministeriet har den 4. december udsendt udkast til lovforslag om bl.a. ændring af ligningsloven (beskatning af fri bil ved genberegning af registreringsafgiftspligtig værdi) og lovudkast om ændring af registreringsafgiftsloven og ligningsloven om bl.a. lavere beskatning af el- og pluginhybridbiler høring.

Opsummering

Grundlæggende set har Finans og Leasing følgende bemærkninger til ændring af beskatningsgrundlaget for leaset fri bil:

1. Der er betydelige retssikkerhedsmæssige udfordringer særligt for de ca. 70.000 firmabilister ved først at kende det endelige beskatningsgrundlag efter 4 mdr.
2. Miljømæssigt går forslaget direkte imod den grønne omstilling, ved at give de firmabilister, der kører langt, et lavere beskatningsgrundlag end dem, der kører kort.
3. Forslaget giver massive administrative byrder for såvel virksomheder, de ansatte firmabilister som Motorstyrelsen/SKAT og leasingselskaberne som næppe står mål med det skønnede mindre provenu.
4. Virksomheder kan i dag indkøbe biler til samme lave priser som leasingselskaber. Det er derfor forkert, at virksomheders egne køb af firmabiler (ca. 30.000 ud af 100.000) er ikke omfattet af krav om genberegning. Der bør gælde samme regler om fastsættelse af beskatningsgrundlaget for en firmabilist, uanset om virksomheden leaser biler eller køber den fra ny.
5. Der er stor risiko for, at staten ikke opnår det tilsigtede provenu pga. adfærdsændringer og virksomhedernes mulighed for selv at købe biler uden krav om genberegning af registreringsafgiften og dermed også et lavere beskatningsgrundlag for firmabilisten end ellers.

Konkrete forslag

Finans og Leasing foreslår på den baggrund primært, at den foreslåede ændring af firmabilbeskatningen udskydes til 2020 og ses i sammenhæng med Kommissionen om omlægning

til grønne personbilers øvrige arbejde/forslag. Særligt henset til, at det skønnede provenu i 2020 alene er 10 mio. kr.

Alternativt foreslås det, at forslaget ændres, således at firmabilbeskatningen foretages skematisk fx ud fra bilimportørernes standardanmeldte priser formentligt med et procentnedslag for at ramme det tilsigtede provenu.

Det vil have den fordel, at det vil gælde for alle firmabilister uanset om bilen er leaset eller købt af virksomheden selv, og at beskatningsgrundlaget kan opgøres allerede fra start af. Og det vil være langt lettere at administrere for alle parter.

Finans og Leasing har følgende mere uddybende bemærkninger til de to lovudkast, som af praktiske grunde kommenteres i samme høringssvar.

Lovudkast om bl.a. lavere beskatning for el- og pluginhybridbiler

Der foreslås bl.a. et nedslag på 40.000 kr. i beskatningsgrundlaget for el- og pluginhybridbiler.

F&L finder det positivt, at pluginhybridbiler ligestilles med elbiler i denne sammenhæng, da pluginhybridbilen i dag og i den nærmeste fremtid (formentlig 3-5 år) efter vores opfattelse er det reelle alternativ til konventionelle biler for firmabilister, som typisk kører langt (ifølge vores beregninger gennemsnitligt 35.000 km årligt).

Vi forstår imidlertid ikke, hvor der gives nedslag for el- og pluginhybridbiler, der allerede er indregistreret.

Endvidere vil vi pege på, at denne skattebegunstigelse meget hurtigt vil blive "ædt op" af den ændring af beskatningsgrundlaget som følge af genberegning af registreringsafgiften, der følger af det andet lovudkast, som kommenteres nedenfor.

Det skyldes, at markedet for el- og pluginhybridbiler er meget "umodent" og i konstant og hastig bevægelse. Det betyder at der p.t. er meget stor efterspørgsel efter brugte pluginhybridbiler med deraf følgende høje priser. Når dette kombineres med, at producenter sætter priserne ned for nye pluginhybrider, kan det medføre et langt højere beskatningsgrundlag ved genberegning efter 4 mdr., idet der her skal tages højde for priserne på brugt-markedet. Fx har vi lige set en reduktion i nypriserne på ca. 10% for Volvo's pluginhybridbiler.

F&L havde i øvrigt gerne set, at man havde gjort noget ved leasingtagers udgifter til ladestander på privat bopæl. Omkostningerne hertil varierer kraftigt afhængig af de fysiske forhold, hvilket kan være med til at sinke udbredelsen af elbiler.

Lovudkast om ændring af beskatningsgrundlaget for leaset fri bil

Det foreslås, at det for leasede biler skal gælde, at beskatningsgrundlaget skal ændres, hvis den genberegning af registreringsafgiften, som skal foretages senest efter 4 mdr. fører til et højere afgiftsgrundlag. Det rejser følgende fem overordnede problematikker:

1. Lønmodtagerens/firmabilistens retssikkerhed bliver undermineret

Som forslaget er udformet, er der lagt op til, at man først kender den endelig firmabilskat efter 4 mdr. Det giver store administrative udfordringer for firmaerne, der leaser bilerne, deres ansatte som typisk vil opleve ikke ubetydelig stigninger i beskatningen, SKATs systemer og kontroller og leasinggiverne.

Udfordringerne for firmabilisterne er følgende:

- Den endelig beskatningspris kan først oplyses efter 4 mdr. (genberegningstidspunktet)
- Da genberegningen er en vurderet markedspris, vil der være kunne være forskel i disse, afhængig af beregningskriterier for markedsprisen fra leasingselskab til leasingselskab, og derved vil der opstå forvirring omkring, hvad den korrekte pris er.

Det bemærkes i den forbindelse, at den daværende skatteminister under behandlingen af L 4 i efteråret 2017 udtalte, at genberegningen måtte være let at foretage, og at Motorstyrelsen ville udarbejde et semi-automatisk vurderingssystem til brug for genberegning og Motorstyrelsens kontrol heraf. Det er i denne sammenhæng bemærkelsesværdigt, at Motorstyrelsen efterfølgende har måttet give op over for denne udfordring og meddelt branchen, at et sådant system ikke kan etableres. Det understreger hvor vanskelig en opgave det er, og dermed også, at der naturligt vil forekomme forskellige, individuelle vurderinger selskaberne imellem.

Det fremgår i øvrigt på side 11, 2. afsnit "*De administrative konsekvenser af forslaget vil dog kunne undgås, hvis bilens oprindelige nyvognspris er fastsat korrekt*". Vi anerkender ikke dette udsagn, som giver indtryk af, at leasingselskaber selv er herrer over at undgå at genberegningen fører til et ændret resultat. Det vil i givet fald kræve, at leasingselskabet på købstidspunktet er i stand til at forudsige markedsværdien 4 måneder efter, hvilket i sagens natur er umuligt. Vi anmoder om at sætningen tages ud.

- Ved nye bilmodeller, hvor der ikke er en markedspris, vil en beskatningspris skulle fastsættes ud fra alternative bilmærker og modeller, som ikke nødvendigvis afspejler den reelle markedspris, og hvor det siger sig selv at der er meget store usikkerheder og dermed naturlig varians imellem forskellige leasingselskabers individuelle vurderinger.
- Hvis leasingselskabet senere får korrigeret sin genberegning af SKAT rejser det spørgsmål om, hvorvidt leasingtagerens firmabilbeskatningen skal reguleres tilbage i tid som følge heraf.

Det fremgik af betænkningen til L 4 i efteråret 2017, at Skatteudvalget - med rette - var meget optaget af, om genberegningen ville give sig udslag i stigningerne i leasingydelsen for forbrugerne. Præcis det samme hensyn gør sig gældende i forhold til firmabilisterne/lønmodtagerne, som i den relation også er at ligestille med forbrugere. Der må derfor kræves overskuelig fra aftaletidspunktet om størrelsen af den personlige beskatning, idet det ellers er i strid med almindelige retssikkerhedsprincipper om at kende den skattemæssige behandling, før man går ind i en aftale.

Det er i den forbindelse afgørende vigtigt at være opmærksom på, at det netop ikke er muligt for leasingselskaberne eller for den sags skyld virksomhederne, at "blande sig" i lønmodtagerens personlige skatteforhold. En stigning i beskatningen kan alene afhjælpes ved lønkomensation fra arbejdsgivers side.

Firmabilbeskatningen (værdien af fri bil) fastlægges ud fra nyvognsprisen ved 1. indregistrering jf. ligningslovens § 16, stk. 4. Der er tale om en skematisk beskatning netop for at undgå administrativt bøvl. Det vil være et brud med dette princip, at lade genberegningen af værdien efter 4 mdr. slå igennem i beskatningsværdien. Det vil i øvrigt skabe en skævvridning i forhold til de firmabiler, der bliver købt i fri handel, og hvor der ikke er krav om genberegning af registreringsafgiften. Se nærmere herom nedenfor.

2. U hensigtsmæssige miljømæssige incitament

Teknikken bag genberegning af registreringsafgiften for leasede biler medfører, at den firmabilist, som kører langt de første 4 mdr., efter lovudkastet vil opnå en lavere beskatning efter måned 4 (og i den resterende tid) i forhold til den firmabilist, der kører færre kilometer.

Med de nuværende regler er der ikke forskelle, da beskatningen er uafhængig af antal kørte kilometer. Ændringen er derfor meget uhensigtsmæssig henset til at skabe incitamenter til miljømæssig forsvarlig adfærd. Det virker også som et klart uretfærdigt resultat for den firmabilist, som ikke kører langt.

Nye leasingbiler er typisk "grønnere" end biler, der er købt af virksomhederne selv. Se herom følgende data:

- Virksomheder ejer i dag 78.943 personbiler og 2,7% af dem er pluginhybrider eller el-biler og kører i gennemsnit 20,29 km/l. (Ekskluderes bilforhandlere og kommuner er der 59.418 og 2,6% af dem er Plug-in eller el-biler og kører i gennemsnit 20,10 km/l).
- Af leasede personbiler er der i dag 111.548, hvoraf de 61.439 er registrerede fra nye. Ud af de 61.439 er 4,6% af dem er Plug-in eller el-biler og kører i gennemsnit 22,07 km/l.

Dvs. andelen af miljøvenlige biler (el- og pluginhybrider) er 80% højere og kører 10% længere på literen for leasede biler end virksomhedernes egne køb.

Samlet set går lovudkastet altså i den helt gale retning hvad angår ønsket om en grøn omstilling på personbilsområdet.

3. *Store administrative byrder for virksomhederne, firmabilisterne, SKAT og leasingselskaberne*

Den foreslåede ordning med genfastsættelse af beskatningen af leasede firmabiler efter 4 måneder vil give massive administrative byrde for firmaerne, der leaser firmabiler til deres ansatte, Motorstyrelsen/SKAT og leasingselskaberne og dertil store tekniske udfordringer i tilretning af IT-systemerne både i det offentlige og private.

Dette skal holdes i mod, at man involverer ca. 70.000 firmabilister i et samlet anslået provenu på 100 mio. kr. Dvs. ca. 1.400 kr. om året for alt det besvær. Det taler i sig selv imod forslaget, idet omkostningerne/besværet er uproportionalt i forhold til hvor mange personer, det involverer, sammenholdt med risikoen for at statskassen nettoprovenu bliver langt mindre (se afsnit 5).

F&L mener ikke, det er korrekt beskrevet på side 11, 2. afsnit, at forslaget vurderes at have "... *beskedne administrative og ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.*" Forslaget vil de facto medføre en øget beskatning af firmabilisten eller en føre til en downsizing af den bil, der stilles til rådighed. Uanset hvad vil det naturligvis blive betragtet som en de facto lønnedgang med et deraf følgende lønpres mod arbejdsgiver. Hertil kommer efter vores vurdering en stor ressourceindsats hos virksomhederne for at forstå og forklare deres ansatte om de nye udviklede regler. Samt ikke mindst rent praktisk indhente dokumentation for genberegnet beskatningsgrundlag og kommunikere det videre til arbejdstageren og lønbureau, håndtere spørgsmål herom m.v.

4. *Virksomheders køb bør være omfattet af genberegning*

Det fremgår noget forvirrende/uklart på side 19, 1. afsnit "*Den genbereggede nyvognspris skal anvendes, uanset om bilen er købt eller leaset af arbejdsgiveren.*"

Dette kunne umiddelbart forstås, som om at der med lovforslaget skabes en ligestilling mellem leasing og køb, men dette er ikke tilfældet, da virksomheders køb af biler ikke er omfattet af genberegning, som er den afgørende krumtap i forslaget.

Det, der med sætningen tænkes på, er alene, hvis en virksomhed køber en brugt bil af et leasingselskab, som leasingselskabet har fået genberegnet. Det bør i det mindste præciseres.

Det fremgår endvidere på side 19, 2. afsnit, at *"forslaget har til formål at gøre beskatningsgrundlaget for biler, der stilles til rådighed som fri bil for en ansat, og som har fået genberegnet den afgiftspligtige værdi [læs leasede firmabiler i modsætning til firmabiler, der er købt af virksomheden selv] i bedre overensstemmelse med øvrige biler på markedet og dermed mere retvisende"*.

Vi er imidlertid bekendt med en række tilfælde, hvor virksomheder allerede i dag selv har købt deres flåde af biler ved direkte køb hos producenten dvs. uden om dansk importør og forhandler og stillet dem til rådighed for deres ansatte som firmabiler til en værdi, der er på linje med leasingselskabers indkøbspriser. Altså vel og mærke før leasingselskabet har foretaget genberegning!

Denne "trafik" vil kun blive større som følge af lovforslaget, idet virksomhederne vil se en interesse i at kunne tilbyde deres ansatte en lavere firmabilbeskatning, end hvis bilerne leases. Netop fordi virksomheders køb jo ikke er omfattet af kravet om genberegning af registreringsafgiften, som nærværende bestemmelse er knyttet op på. Det vil have den følge, at;

- A) registreringsafgiften vil falde og
- B) der vil forekomme meget uens beskatningsgrundlag for præcis samme bil forskellige firmabilister imellem, afhængig af om arbejdsgiver selv har købt bilen fra ny eller har leaset den.

Det er ikke holdbart for statskassen. Og det er ikke lighed for loven mellem firmabilister i leasede biler contra biler der er købt af virksomheden selv.

Der er i alt ca. 100.000 firmabiler hvoraf de 70.000 er leasede. Dvs. 30.000 er ikke omfattet af genberegning. Det er altså ikke noget isoleret problem til helt ekstraordinære tilfælde.

Det vil være naivt, at forestille sig, at denne "mulighed" i lovgivningen ikke vil bestemt blive udnyttet i videre omfang, idet incitamentet for virksomheder til selv at anskaffe sig deres flåde af firmabiler vil blive forstærket som følge af det øgede administrative besvær med leasingmodellen og den højere beskatning af de ansatte. Selvsagt udover den fordel, som virksomhederne allerede i dag har af at undgå genberegning af registreringsafgiften.

Det gælder særligt i den aktuelle situation med et meget lavt renteniveau og stort overskud af likviditet hos mange virksomheder.

5. Staten vil højst sandsynligt ikke få det anslåede provenu ind

Vores erfaring er, at selv mindre beløb helt ned til på 100 kr. netto om måneden har stor betydning for firmabilisters valg. Det er derfor vores vurdering, at firmabilisterne vil vælge at gå "en klasse" ned med ringere sikkerhedsudstyr og sikkerhed til følge grundet bilernes mindre størrelse. Det vil give større risici for trafikuheld med personlige og samfundsmæssige skadevirkninger til følge. Endvidere vil staten miste provenu på registreringsafgiften, som følge af ovennævnte vandring mod virksomheders egne køb af firmabilerne. Der er derfor samlet set stor risiko for, at staten samlet set vil tabe på tiltaget eller i det mindste ikke opnå det anslåede provenu.

På den baggrund finder F&L at man bør overveje følgende ændringer:

Hvis ikke det er muligt inden for en kort tidshorisont at finde frem til en bedre ordning, se straks nedenfor, bør man vente med at gennemføre forslaget til Kommissionen om grønne biler er færdig. Særligt i lyset af at provenuet for 2020 alene er anslået til ti mio. kr. netto, samt at en adfærdsændring som nævnt ovenfor samlet set bevirker, at dette provenu er højst usikkert.

Hvis man desuagtet vælger at gennemføre forslaget bør løsningen ændres til en skematisk form for firmabilbeskatning, således at prisen fastsættes allerede fra start fx ud fra de standardanmeldte priser, som importørerne anmelder til DMR evt. med et procentnedslag for at ramme de tilsigtede provenu på 100 mio. kr. Denne pris bør så gælde for alle firmabiler, både leasede og andre, som købes af virksomhederne selv. Dermed vil usikkerheden for firmabilisterne forsvinde, og der vil være fuld indsigt i bilernes priser og beskatningsgrundlaget for den enkelte fra starten af. Endvidere vil der være lige vilkår, uanset om bilen er købt eller leaset. Det vil samtidig effektivt lukke af for en søgning mod korttidsleje/-leasing med løbetider på 3 mdr. til firmabilister, hvor man ellers vil kunne undgå genberegning og dermed også undgå et højere beskatningsgrundlag for firmabilisten ved at skifte firmabil hver 3. måned. Dette bør i øvrigt kombineres med at forpligte virksomhederne til også at genberegne deres registreringsafgift, således at staten ikke mister indtægter den vej rundt. Denne løsning vil også have langt færre administrative byrder for alle parter.

Den næstbedste - men absolut ikke ønskværdige - løsning i vores optik vil være at ligestille virksomheders (ikke private) køb og leasing i forhold til, at registreringsafgiften skal genberegnes. Det vil stille alle firmabilister lige hvad angår beskatningen af fri bil uanset om den er leaset eller købt af arbejdsgiver, men vil som ovenfor gennemgået have den betydelige ulempe at det endelige beskatningsgrundlag først kendes efter 4 måneder.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør Finans og Leasing

Mobil 40382987