


Skatteministeriet

31. oktober 2017
J.nr. 2017 - 5154

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 4 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstof-
forbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerheds-
udstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om
leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænses og forhøjelse og øget differenti-
ering af brændstofforbrugsafgift m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 30 af 27. oktober 2017.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere på henvendelsen af 27. oktober 2017 fra Finans og Leasing, jf. L 4 – bilag 19.

Svar

Finans og Leasing har til Skatteudvalget fremsendt en række spørgsmål til lovforslaget (L 4). I hovedtræk fremføres følgende:

1. Bemærkningerne i lovforslaget på side 25, venstre spalte, 2. sidste afsnit ”*Det vil være muligt at udforme sådanne standardformularer med en række til- og fravalg for parterne*” må anses at være overensstemmende med Finans og Leasings forslag om, at SKAT alene udarbejder standardaftaler for den del af aftalen som er afgørende for, om det er en leasingaftale eller et maskeret køb jf. registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 9. Kan Skatteministeren bekræfte dette?
2. Er Skatteministeren enig i, at forslaget om, at SKAT skal udarbejde standardkontrakter uden valgfrihed, er i strid med princippet i forvaltningsloven om hemmeligholdelse af væsentlige forretningsforhold? I benægtende fald hvorfor ikke?
3. Er det ikke også en fravigelse af de almindelige civilretlige regler, at man vil overlade det til SKAT at fastsætte de kontraktvilkår, som skal gælde mellem leasingselskaberne i indbyrdes konkurrence og deres kunder, og burde det i givet fald ikke være frivilligt for danske leasingselskaber, ligesom det efter forslaget er for udenlandske leasingselskaber?
4. Hvilken nærmere analyse/forståelse af forslaget om, at SKAT skal udarbejde erhvervslivets kontrakter ligger til grund for, at Erhvervsstyrelsen kan udtale sig herom? Hvorfor har man ikke inddraget branchens input i denne analyse?
5. Det fremgår, at SKAT senest den 1. april 2018 offentliggør standardformularer til brug for § 3 b. Finans og Leasing foreslår, at der indføres en hjemmel i loven, hvor Skatteministeren bemyndiges til at sætte denne del af lovforslaget i kraft, således at der tages højde for, at SKAT og branchen muligvis ikke er nået til enighed om udformningen af standardformularerne inden 1. april 2018.
6. I forlængelse af Skatteministeriets svar nederst på side 68 i høringsskemaet anmoder Finans og Leasing om en uddybning af overgangsreglerne. Finans og Leasing anfører, at de foreslåede overgangsregler vil være særdeles indgribende i forhold til de almindelige civilretlige regler omkring parters aftaleforløb. Det skyldes, at eksempelvis tidligere indgåede rammeaftaler med erhvervs kunder ikke nødvendigvis kan opfyldes med de foreslåede overgangsregler.

7. Anser Skatteministeriet det for et ”afgiftshul”, hvis en virksomhed eller en kommune opnår samme rabat som et leasingselskab og dermed betaler mindre i registreringsafgift, fordi man ikke er underlagt kravet om genberegning af registreringsafgiften i § 9 a? I benægtende fald ønskes det oplyst, hvorfor ikke?
8. Når man ser på handelspriser i DMR, kan der så skelnes mellem, hvad der er fabriksmonteret udstyr, og hvad der er eftermonteret afgiftsfrit udstyr, således at man får den til brug for genberegningen relevante handelspris rensset for eftermonteret afgiftsfrit udstyr?
9. Er der foretaget en analyse af de administrative byrder, herunder for SKAT, med forslaget om genberegning?
10. Finans og Leasing foreslår, at det angives som en valgmulighed i § 9 a, at man kan beregne den endelige afgift, som skal gælde 4 måneder efter indregistreringen, allerede ved indregistreringen ud fra listeprisen minus 15 procent?

Hertil bemærkes:

Ad 1. Jeg henviser til mit svar på *SAU, L 4 – spørgsmål 28*, om indhold af standardkontrakter.

Ad 2. Udarbejdelsen og anvendelsen af standardformularer medfører ikke en pligt til at offentliggøre forretningshemmeligheder. Anvendelsen af standardformularer bliver alene en forudsætning for at anvende reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Ad 3. Anvendelsen af standardformularer bliver alene en forudsætning for at anvende reglerne om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift. Såfremt ordningen med standardformularer gøres valgfri, vurderes det, at den administrative lettelse for både virksomhederne og SKAT ikke vil blive realiseret.

Ad 4. Jeg har modtaget høringssvar fra Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER) med en vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervene. Jeg henviser til TERs høringssvar, som fremgår af *SAU, L 4 - bilag 13*.

De administrative konsekvenser for erhvervene af stramningerne på leasingområdet vil indgå i den aftalte evaluering i 4. kv. 2018.

Ad 5. Det foreslåede er baseret på den forventede periode, som SKAT skal bruge til at udarbejde standardformularer i samarbejde med branchen tillagt en passende margen. Jeg finder derfor ikke på nuværende tidspunkt anledning til at ændre på de foreslåede frister.

Ad 6. I det givne eksempel med rammeaftaler, som kan løbe over en længere periode, kan det ikke forudsættes, at der ikke i perioden sker lovændringer. Virksomhederne må naturligvis tage højde for dette forhold i de indgåede aftaler.

Ad 7. Der er foreslået en undtagelse fra registreringsafgiftslovens § 9 a for biler, som anvendes af en virksomheds egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse. Dette gælder kun, såfremt disse biler ikke købes og anvendes med henblik på videresalg. Det er netop ved videresalg, at den såkaldte ”bilvask” opstår.

Jeg skal hertil yderligere bemærke, at firmabiler ikke vil skulle anses for anskaffet eller anvendt med henblik på videresalg, blot fordi virksomheden forventer, at firmabilflåden på et uvist tidspunkt i fremtiden vil skulle udskiftes.

Derimod vil videresalg skulle anses for hensigten, såfremt det på anskaffelsestidspunktet er et hovedformål eller et af hovedformålene at sælge bilen efter kort tid med henblik på at opnå en fortjeneste ved videresalget eller med henblik på at udskifte firmabilflåden, for en sådan udskiftning kan anses for begrundet i virksomhedens (eller de ansattes) egne, rimelige krav til bilerne.

Hvis der allerede på anskaffelsestidspunktet er indgået aftaler, der regulerer vilkårene for virksomhedens senere videresalg af firmabilerne, kan det være et indicium for, at videresalg har været et hovedformål på anskaffelsestidspunktet.

Ad 8. Der sondres ikke i DMR mellem eftermonteret afgiftsfrit udstyr og fabriksmonteret afgiftspålagt udstyr. Det er derfor op til virksomhederne at skelne mellem dette ved genberegningen, ligesom leasingvirksomhederne m.v. allerede gør i dag.

Udgangspunktet for genberegningen er, at leasingselskaberne m.v. skal anvende den markedsmæssige pris for tilsvarende brugte biler på markedet. Det er den pris, leasingselskaberne i dag fastsætter ved videresalg af bilerne til almindelige forbrugere. Leasingselskaber m.v. er professionelle aktører og har i dag ikke vanskeligt ved at finde en markedspris for nyere brugte biler. Værdifastsættelsen ved genberegningen er identisk med den værdifastsættelse, som leasingselskaberne m.v. i dag foretager på de brugte, importerede køretøjer, ved værditabsberegninger og videresalg af køretøjer fra egen flåde.

Den afgiftspligtige værdi fastsættes på grundlag af en samlet vurdering af køretøjets stand under hensyntagen til udstyr, kilometerstand, vedligeholdelse, eventuelle forbedringer eller forringelser som følge af ombygning og øvrige beskaffenhed. Efter 4 måneder vil der oftest være tale om næsten nye køretøjer, hvor det ikke er nødvendigt at foretage individuelle fradrag for stand, kørte kilometer, m.v.

Ad 9. Jeg henviser til bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 3.1, om de administrative konsekvenser for SKAT.

Ad 10. Jeg henviser til mit svar på SAU, L 4 – spørgsmål 28, om fastsættelse af afgift efter 4 måneder.