



Skatteministeriet
Cc Skatteudvalget

Taastrup, den 20. oktober 2021
Sagsnr.

Vedr. notat om leasingevaluering

Dansk Bilbrancheråd og DBFU (Dansk Bilforhandler Union) har noteret sig det ved oversendelsesbrev af 25. august 2021, mellem Skatteministeriet og Skatteudvalget udarbejdede notat (SAU Alm. del - Bilag 302 / J.nr. 2021-3339.)

Dansk Bilbrancheråd og DBFU formoder, hvad da også kraftigt antydes af notatets titel, at der er tale om et led i den løbende evaluering af leasingindgrebet fra 2017, populært kaldet L4 indgrebet.

Dansk Bilbrancheråd og DBFU er indledningsvist forundret over, at indgrebet nu for anden gang undergår evaluering, uden at de for indgrebet relevante parter, navnlig de høringsberettigede, involveres i evalueringen.

Denne undren mindskes ikke af, at der helt aktuelt behandles et lovforslag (L6) om blandt andet nedsættelse af genberegningensfristen fra fire til tre måneder.

Korttidskontrakter

Dansk Bilbrancheråd og DBFU har helt fra L4 indgrebets tilblivelse kritiseret, at man efterlod et hul i lovgivningen med mulighed for afgiftsfri kørsel i op til fire måneder. Dels i forhold til risikoen for opståen af et egentligt marked for korttidskontrakter, men også i forhold til leasingkontrakter, der fortsætter ud over fire måneder, og med en for lav oprindelige værdiansættelse, som ikke indregnes i restbetalingen efter fire måneder. Parterne finder, at der principielt ikke er væsensforskel på de to typesituationer.

Datagrundlag

Om notatets nærmere indhold bemærker Dansk Bilbrancheråd og DBFU særligt, at det konkluderes, at der tilsyneladende ikke er "opstået et marked for korte leasingkontrakter", hvilken konklusion igen formentligt har været medvirkende til, at der ikke mere effektivt sættes ind over for dette åbenlyse tilbageværende hul i reglerne.

Den nærmere begrundelse for denne konklusion synes at være, at der i 2018 blev oprettet 4.800 korttidskontrakter (af 80.000) og i 2019 blev der oprettet 6.000 korttidskontrakter (af 97.000). Tallene for 2020 forekommer uvæsentlige i denne sammenhæng, henset til de helt særlige omstændigheder i den periode, med blandt andet massive nedlukninger som følge af Covid-19 og generelle leveringsproblemer i markedet.

Man må således forstå, at ministeriet i totale tal ikke finder korttidskontrakter i et niveau 5-6.000 årligt væsentligt, ligesom en stigning fra 2018 til 2019 på 25% tilsyneladende ikke giver anledning til overvejelser.

Dansk Bilbrancheråd og DBFU er uenige i den konklusion, og finder herudover at notatets konklusion er baseret på et misvisende datagrundlag. Ved vurdering af, om der er opstået et marked, må der nødvendigvis tages udgangspunkt i situationen før indgrebet, altså tal fra 2017 og tilbage.

Henset til, at der forud for L4 indgrebet ikke var en tilsvarende åbenlys afgiftsmæssig tilskyndelse til korttidskontrakter, er det formentligt ikke urimeligt at antage, at tallet kan have været voldsomt meget lavere, og måske endda helt ned i nærheden "0" forud for indgrebet. Hvis den formodning korrekt, er notatets konklusion - om ikke direkte forkert, så i hvert fald misvisende. I så fald vil der, såvel i relative som absolutte tal, i allerhøjeste grad vil være opstået et marked for korttidsleasing.

Biltyper

Notatet svigter også, efter Dansk Bilbrancheråd og DBFUs opfattelse, ved ikke at undersøge, om korttidskontrakter i højere grad anvendes på enkelte biltyper frem for andre.

Der kan således meget vel være tale om, at denne type kontrakter i meget høj grad anvendes for biler i Premium segmentet.

Notatets konklusion om, at der ikke er opstået et marked for korttidsleasing kan derfor lige så vel dække over den fejlslutning, at der i 2019 er opstået et marked, som ikke fandtes tidligere, hvor 6.000 "luxus Mercedes'er" kører rundt på danske veje uden at bidrage til statskassen.

Afsenderne af nærværende skrivelse har i sagens natur ikke nogen sikker viden om, at det forholder sig sådan, netop fordi evalueringen og det underliggende undersøgelsesarbejde er helt utilstrækkelig.

Fortsættende kontrakter

Dansk Bilbrancheråd og DBFU hæfter sig ved, at evalueringen helt forbigår det tilsvarende problem med leasingaftaler, der fortsætter ud over fire måneder, hvor den oprindelige værdiansættelse har været for lav. Ministeriet anskuer tilsyneladende alene problematikken i forhold til leasingkontrakter, som fra start er oprettet som en korttidsleasingkontrakt.

I afgiftsmæssig henseende er der ikke nogen væsentlig forskel på den afgiftslempede kørsel, der foretages i fire måneder på en korttidskontrakt, og den afgiftslempede kørsel, der foretages i de første fire måneder på eksempelvis en standard 12-måneders kontrakt, der fortsætter yderligere 8 måneder.

At leasingtager i sidstnævnte situation ganske vist formodentlig betaler den korrekte afgift i måned 5-12, ses ikke at ændre på dette principielle udgangspunkt vedrørende perioden forud for genberegningen.

Også af den årsag finder Rådet notatets konklusion misvisende og alt for letkøbt. Man må i den forbindelse pege på det noget selvmodsigende ved, at man just har fremsat et lovforslag om at nedsætte genberegningsfristen til 3 måneder for netop at mindske den afgiftsmæssige fordel, der kan opnås som følge af, at fx flåderabatter kan indregnes i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer.

Dette samtidigt med, at man lader en rapport udarbejde, som konkluderer, at der ikke har været nogen nævneværdige problemer forbundet med perioden fra 1. indregistrering og til udløb af genberegningsfristen. Sådan må notatet nødvendigvis forstås, når det konkluderer at der ikke er noget problem med korttidsleasing og i øvrigt slet ikke beskæftiger sig med den anden beskrevne problemstilling om fortsættende kontrakter – altså kontrakter med en oprindelig tiltænk varighed over 4 måneder.

Af disse årsager finder Dansk Bilbrancheråd og DBFU at evalueringen bør genoptages til fornyet behandling, om ikke andet, så for at kunne udelukke de potentielle fejlkilder og -slutninger, der er påpeget ved nærværende skrivelse.

Dansk Bilbrancheråd og Dansk Bilforhandler Union skal afslutningsvist kvittere for de mere positive elementer i notatet, som bekræfter at L4 indgrebet i høj grad har haft den ønskede effekt. Det er vi meget positive over for – og nu vil

vi gerne helt i mål, så alle branchens aktører kan konkurrere på lige og fair vilkår.

Venlig hilsen

Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen

Direktør

esr@dbr.dk / 40414399

Dansk Bilforhandler Union



Jørgen Bomberg

Direktør

jb@dbfu.dk / 22151233