

Skatteudvalget 2016-17
SAU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 405
Offentligt

Skatteudvalget 2016-17
SAU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 357
Offentligt


Skatteministeriet

24. maj 2017
J.nr. 2017 - 2577

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 357 af 26. april 2017 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere artiklen ”Store rabatter på leasingbiler koster statskassen dyrt” bragt på Finans.dk den 26. april 2017. I forlængelse heraf bedes ministeren redegøre for, hvordan det politisk kan sikres, at ens nye biler betaler den samme registreringsafgift uanset, om de forhandles ved normalt salg til normal listepriis eller via leasing.

Svar

Registreringsafgiften er udformet som en værdibaseret afgift (dog indeholdende tekniske elementer i form af fradrag for sikkerhedsudstyr og brændstofeffektivitet). Afgiften på en bil fastsættes på baggrund af dens handelspris ved salg til bruger her i landet.

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.

Derfor er der heller ikke som udgangspunkt noget i vejen med, at leasingbiler som følge af en pris inkl. rabat betaler en lavere registreringsafgift, som det fremgår af artiklen ”Store rabatter på leasingbiler koster statskassen dyrt” – det er helt i tråd med registreringsafgiftens natur og logik, da den jo netop er en værdibaseret afgift baseret på bilens pris inkl. moms og avancer.

Hvis man politisk vil sikre, at ens nye biler betaler samme registreringsafgift, uanset om de forhandles ved normalt salg eller via leasing, kræver det, at registreringsafgiften omlægges til andet afgiftsgrundlag end en værdiafgift. Det kan fx være en teknisk baseret registreringsafgift, der bygger på bilens tekniske egenskaber, som fx CO₂-udledning, vægt og hestekræfter eller lignende.

Omlægning til en teknisk registreringsafgift er dog en meget omfattende øvelse, som ikke nødvendigvis giver forbrugerne billigere familie biler. En teknisk registreringsafgift vil sandsynligvis indebære, at de mere luksusbetonede biler falder i pris. En teknisk afgift vil ikke ændre ved, at flådejere, som fx leasingselskaber, kan opnå rabatter pga. indkøb af mange biler, som forbrugerne ikke vil kunne opnå. Derfor må man forvente, at under en evt. teknisk afgift vil forbrugerne stadig betale en højere samlet pris, end et leasingselskab vil gøre for samme bil.

Endelig bemærkes, den nuværende værdiafgift er en progressiv afgift, hvor de højeste indkomster også betaler den højeste afgift, da de højeste indkomstgrupper køber de dyreste biler. Da der er en klar sammenhæng imellem bilens værdi og luksus, er en værdiafgift den eneste måde at beskattes luksus. En værdiafgift på handelsprisen indebærer også et pres på avancerne i branchen, som kommer forbrugerne til gode. Jeg har derfor ikke planer om at afskaffe den værdibaserede registreringsafgift.

Principielt mener jeg dog, at det er brugen af biler, der bør beskattes - ikke købet – og jeg arbejder for, at vi på langt sigt kan indføre roadpricing.