



Finans & Leasing  
Torveporten 2, 2500 Valby  
Email: chb@finansogleasing.dk  
www.finansogleasing.dk

17. jan. 2020

(Opdateret efter foretræde 16. jan. 2020 med et nyt 4. pkt. under nr. 4 – ellers som udleveret på foretrædet)

## Foretræde for Folketingets Skatteudvalg om L 91

### 1. Indledning

I det følgende er vores grundforudsætningen, at vi har respekt for den finanslovsaftale der er indgået hvorfor vi ikke forsøger at rokke ved det provenu forslaget tænkes at indbringe. Vi ønsker blot at det indrettes på en mere hensigtsmæssig måde.

Det er bemærkelsesværdigt, at vores synspunkter om de foreslåede ændringer af firmabilbeskatningen deles af de fleste andre hørte organisationer bredt rundt i bilbranchen og hos arbejdsgiverne herunder Danske Bilimportører, Autobranschen, Dansk Byggeri, Dansk Industri, FDM og Finanssektorens Arbejdsgiverforening.

Ministerens har blankt afvist alle vores synspunkter/forslag. Derfor opfordrer vi med dette besøg Skatteudvalget til at give vores betænkeligheder og forslag om justeringer endnu en tanke.

### 2. Forslaget bør udskydes og indtænkes i arbejdet på bagkant af Eldrup-udvalget

På side 19 i høringsnotatet fremgår det, at provenutabet ikke blot vil være 10 mio. kr. ved at udskyde beslutningen, idet man så også først i senere år vil opnå provenu på 100 mio. kr.

Det er jo isoleret set formentlig korrekt. Men der må som følge af Eldrup-udvalgets kommende anbefalinger, som forventes allerede i indeværende år, forventes store omvæltninger i registreringsafgiftssystemet, som en helt nødvendig forudsætning for at skabe grundlag for omstilling til 1 mio. el-biler i 2030. Det vil ikke kunne undgå at have direkte betydning for firmabeskatningen.

Det taler for, at man i det mindste udskyder ændringen, således at man ikke kommer til at pålægge de mange tusinde firmabilister samt deres arbejdsgivere, leasingselskaber og SKAT selv unødige administrative byrder i form af omstilling og tilbagerulning/ændrede regler kort tid derefter.

Et yderligere argument for udskydelse er, at genberegningen vil give nogle absurde og utilsigtede virkninger for de firmabilister, som kører langt. Vores beregninger viser, at en bil til 450.000 kr. vil efter 4 mdr. falde ekstra 13.800 kr., hvis man i stedet for at køre 20.000 km årligt kører 50.000 km årligt. Det svarer til, at den bruger, som kører langt (50.000 km årligt)

efter 4 mdr. vil få nedsat sin beskatning med 287 kr. pr. md. Det er en helt forkert incitamentsstruktur i forhold til miljøet, at beskatningen bliver lavere nu længere man kører.

3. *Er det lovede semi-automatiske værdiansættelsessystem til brug for genberegning efter 4 mdr. droppet eller ej?*

Side 17 i høringsnotatet, nævner ministeren, at det ikke er korrekt, at et semiautomatisk værdifastsættelsessystem er droppet. Vi mener netop, at Motorstyrelsen har oplyst, at det semiautomatiske værdiansættelsessystem er droppet, hvad angår genberegning af leasede biler inden 4 mdr.

Det er højest relevant i denne sammenhæng, fordi det jo viser, at genberegning af nye biler inden 4 mdr. er særdeles vanskelig og derfor behæftet med store usikkerheder.

Og det viser, at der vil være meget store administrative byrder ved forslaget. Usikkerheder som vil forskydes til beskatningen af fri bil med lovforslaget og dermed pålægges de enkelte firmabilister, som først kan få oplyst det endelige beskatningsgrundlag efter 4 mdr. om med usikkerhed om, at det efterfølgende bliver udfordret af SKAT. Det er retssikkerhedsmæssigt meget betænkeligt.

Vi efterlyser, at det i det mindste bliver klargjort under lovbehandlingen, hvad der er op og ned om dette praktiske spørgsmål.

4. *Firmabilbeskatningen bør kunne fastlægges endeligt allerede ved kontraktstart*

Hvis forslaget fastholdes bør det i det mindste ændres, således at beskatningen kan fastsættes allerede ved opstart af kontrakten. Det kan fx gøres ud fra importørernes standardanmeldte priser, således som det også fremgår af Danske Bilimportørers hørings svar.

Ministerens nævner herom i høringsnotatet side 11, at det i den relation er et problem, at der ikke er lovkrav om anmeldelse af standardpriser.

Det afgørende må imidlertid efter vores opfattelse være, at der i praksis er standardanmeldte priser på alle køretøjer, og at importøren vil have et helt naturligt incitament til at sørge herfor, hvis det bliver et lovkrav, at det skal lægges til grund for firmabilbeskatningen. For ellers bliver det umuligt at sælge den pågældende type bil i hvert fald hvis den skal bruges som firmabil.

Beskatning ud fra listepreiser vil - udover at sikre, at leasingtager/kunden kender den præcise beskatning fra starten af kontrakten - sikre, at samme bil får præcis samme firmabilbeskatning, uanset hos hvem den er leaset, eller om virksomheden selv køber bilen (jf. pkt .5). Endvidere vil det sikre, at beskatningen ikke bliver mindre for den firmabilist, der kører mange kilometer årligt frem for få (jf. pkt. 2).

Vi håber derfor på, at Skatteudvalget vil bede ministeren om hjælp til at se på, hvorledes et forslag denne vej rundt kunne udformes rent lovteknisk. Det vil i meget væsentligt omfang kunne reducere de administrative og retssikkerhedsmæssige problemer ved det nuværende forslag.

5. *Hullet fsva. virksomheders egne køb af firmabiler bør lukkes*

Side 18 midt i høringsnotatet afviser ministeren, at det er et problem, at lovforslaget ikke omfatter virksomhedernes egne køb af biler. Ministerens henviser til, at virksomhederne jo

ikke kan benytte sig af forholdsmæssig registreringsafgift.

Det er efter F&L's opfattelse ikke det afgørende, relevante kriterie i denne sammenhæng jf. følgende argumenter:

1) Ved forholdsmæssig registreringsafgift kompenseres staten jo rentemæssigt og ordningen er derfor alene en likviditetsmæssig fordel på den korte bane. Mange virksomheder i dag har masser af kapital/likviditet og det afgørende for dem vil ikke være tab af mulighed for forholdsmæssig registreringsafgift, da det vil overstiges af den fordel de vil have i at kunne købe firmabiler med lige så store rabatter som leasingselskaber, og med den fordel frem for leasingselskaber, at de slipper for at genberegne registreringsafgiften og afregne ud fra en højere markedsværdi. Og nu efter L 91 også med den fordel, at virksomhederne kan bibeholde et lavt beskatningsgrundlag, i modsætning til hvad der efter L 91 kommer til at gælde for leasede biler.

2) Det er efter vores opfattelse et væsentlig hul i afgiftsreglerne, som allerede i dag udnyttes af virksomhederne til at købe flåder af firmabiler med lige så store rabatter som leasingselskaber men altså uden at afregne den samme registreringsafgift. (Dette afvises i øvrigt ikke af skatteministeren jf. høringsnotatet side 18, 2. afsnit).

3) Det helt grundlæggende mantra i L 91 er jo, at firmabilisten skal sættes i skat af den reelle værdi af bilen. Og det vil netop ikke ske i disse tilfælde, hvor virksomheder opnår store rabatter, som ikke modsvarer den almindelige pris for hr. og fru Danmark. Med L91 skabes der yderligere incitament for virksomhederne til at omlægge fra leasing af flåder til eget køb, idet deres ansatte ellers vil blive ramt af højere beskatning. Der skabes altså et endnu større "hul" i afgiftsreglerne på grund af disse uligheder.

Forslaget bør derfor tilføjes en ændring, således at virksomheders køb af biler også underlægges krav om genberegning af registreringsafgift. Systemet er allerede på plads, og virksomhederne vil kunne få hjælp til beregningen hos den bilforhandler, de køber bilerne af.

--- 000 ---

For henvendelse om ovennævnte kan tages kontakt til:

dir. Christian Brandt, Finans og Leasing

mobil 40382987

chb@finansogleasing.dk