



Skatteministeriet

Notat

25. august 2021
J.nr. 2021 - 3339

Kontor:
Miljø, energi og motor [MEM]

Initialer:
SLM

Leasingevaluering

Med *Omlægning af bilafgifterne* i september 2017 blev der gennemført en række stramninger på leasingområdet. Dette notat evaluerer på leasingstramningerne og afdækker udviklingen i hovedtal på området.

Hovedkonklusioner

Leasingevalueringen er foretaget på baggrund af diverse dataudtræk i DMR for perioden 2018-2020, som danner grundlaget for evalueringen. De væsentligste resultater i leasingevalueringen er følgende:

- Ved indregning af alle effekter skønnes merprovenuet sfa. leasingstramningerne i 2017 at være stabilt på ca. 0,7 mia. kr. årligt.
- Antallet af leasingkontrakter på nye køretøjer steg relativt meget fra ca. 80.000 stk. i 2018 til ca. 97.000 stk. 2019, men faldt igen til ca. 86.000 stk. i 2020.
- Der er ikke tegn på et opstået marked for korte leasingkontrakter, hvor muligheden for at køre afgiftsfrit i op til fire måneder, udnyttes.
- Det skønnes, at ca. 30 pct. af køretøjer på forholdsmæssig afgift eksporteres til udlandet. Det er på niveau med tidligere skøn for leasingstramningerne.

Stramninger på leasingområdet

Hovedelementet i stramningerne på leasingområdet i 2017 var et krav om, at leasingkøretøjers afgiftspligtige værdi (og dermed registreringsafgift) skal genberegnes seneste efter fire måneder efter første registrering. Genberegningsskravet fungerer derved som en "stopklods" for, hvor længe leasingselskaber kan udnytte ofte lave rabatterede indkøbspriser til at opnå gunstige afgifter.

Ved genberegningen foretages både en bagudrettet værditabsberegning for de første fire måneder og en fremadrettet efterregulering af den forholdsmæssige registreringsafgift for de resterende måneder af leasingkontrakten. Den afgiftspligtige værdi ifm. genberegningen fastsættes efter handelsværdien af sammenlignelige brugte biler ved salg til bruger her i landet.

Ofte vil genberegningen medføre en højere afgiftspligtig værdi end den, der blev fastsat ved første registrering. Således medfører den bagudrettede værditabsberegning tilbagebetaling af forholdsmæssig registreringsafgift for de første fire måneder, idet leasingkøretø-



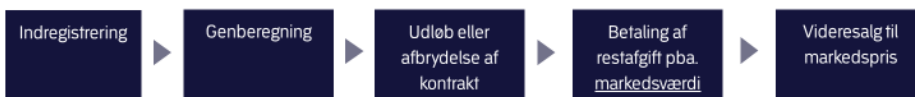
jet ikke har ”forbrugt” registreringsafgift i denne periode¹. Samtidig reguleres den forholdsmæssige registreringsafgift for den resterende del af leasingperioden, hvilket medfører et merprovenu for staten.

Udover genberegningskravet indebærer leasingstramningerne også bortfald af muligheden for at den lave registreringsafgift gøres permanent. Før stramningerne var det muligt ved afbrydelse eller udløb af leasingkontrakt at betale restafgift pba. lave indkøbspriser for derefter at sælge køretøjet videre til en højere markedspris, hvoraf der ikke blev betalt registreringsafgift – såkaldt ”bilvask”. Det har stramningerne sat en stopper for, idet restafgiften ved afbrydelse eller udløb nu baseres på markedsværdien fremfor de ofte lave indkøbspriser, *jf. figur 1*.

Figur 1. Proces for ”bilvask” før stramningerne og proces efter stramningerne



Proces før stramninger – mulighed for ”bilvask”, da køretøjet videresælges til en høj markedspris, som der ikke betales restafgift af.



Proces efter stramninger – ikke samme mulighed for ”bilvask”, da restafgiften betales pba. markedsværdien



Kilde: Skatteministeriet.

Provenumæssige effekter

Der er gået tre hele kalenderår (2018-2020) siden leasingstramningerne blev gennemført. Baseret på udsøgninger i DMR, der omfatter de faktiske resultater af genberegningerne i 2018-2020, er der foretaget effektberegninger af stramningerne.

Stramningerne på leasingområdet skønnes samlet set at indebære et merprovenu på ca. 0,6 mia. kr. i 2018, ca. 0,7 mia. kr. i 2019 og ca. 0,7 mia. kr. i 2020, *jf. tabel 1*.

¹ Reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift følger af EU-retten, idet afgiftsbeløbet skal være proportionalt med varigheden af den midlertidige anvendelse af køretøjet her i landet.

Tabel 1. Skønnet provenuvirkning som følge af leasingstramningerne

Mia. kr.	Genberegningsår		
	2018	2019	2020
Samlet provenuvirkning	0,6	0,7	0,7
<i>Heraf efterregulering for udlejningsbiler, demobiler mv.</i>	0,1	0,1	0,1

Anm.: Opgørelsen omfatter kun de tilfælde, hvor genberegningen har medført en regulering (enten positiv eller negativ). Beløb er afrundet til nærmeste decimal.
Kilde: Egne beregninger, DMR og Motorstyrelsen.

Merprovenuet skyldes efterreguleringen for den del af leasingkontrakten, der ligger efter genberegningstidspunktet, og den forventede betaling af restafgift ved endt leasingperiode. Desuden indgår et merprovenu som følge af generelt højere værdifastsættelser ved første indregistrering, som vurderes at være en konsekvens af stramningerne.

I det samlede merprovenu indgår også et merprovenu fra efterreguleringen af udlejningsbiler, demobiler mv. Disse biler betaler fuld registreringsafgift ved første registrering, og genberegningen kan dermed kun medføre en efterregulering eller ingen regulering af registreringsafgiften.

Udvikling i oprettede leasingkontrakter og korte leasingkontrakter

I 2018 blev der i alt oprettet ca. 80.000 leasingaftaler på nye køretøjer. Det steg til ca. 97.000 stk. i 2019, hvorefter det faldt til ca. 86.000 stk. i 2020, *jf. tabel 2*. Antallet af korte leasingkontrakter (længde 1-4 måneder) udgjorde ca. 4.800 stk. i 2018 (svarende til 6 pct.), ca. 6.000 stk. i 2019 (svarende til 6 pct.) og ca. 2.600 stk. i 2020 (svarende til 3 pct.).

Der er således ikke noget der tyder på, at der er opstået et marked for korte leasingkontrakter, hvor muligheden for at køre afgiftsfrit i op til fire måneder, udnyttes.

Tabel 2. Udvikling i oprettede leasingkontrakter

Antal i stk.	2018	2019	2020
Oprettede leasingkontrakter i alt ¹⁾	80.000	97.000	86.000
Leasingkontrakter med længde 1-4 måneder	4.800	6.000	2.600
Andel korte leasingkontrakter, pct.	6	6	3

Anm.: Dækker over leasingkontrakter for alle nye køretøjer. Kolonner er delt op efter året for leasingstart. 1) Oprettede leasingaftaler på nye køretøjer.
Kilde: DMR og Motorstyrelsen.

Eksporterede køretøjer og køretøjer aktive i Danmark

Når leasingkontrakten udløber, kan leasingselskabet vælge at eksportere køretøjet til udlandet eller videresælge det i Danmark. Videresælges køretøjet i Danmark, skal der betales restafgift, som efter stramningerne opgøres efter markedsprisen fremfor de rabatterede indkøbspriser, *jf. figur 1*.

Tabel 3 beskriver udviklingen i afsluttede køretøjer, der fortsat er registreret som aktive i DMR. Heraf fremgår det, at for de køretøjer, hvor leasingaftalerne er afsluttet i 2018-2020, er andelen, der fortsat er aktiv i Danmark, ca. 70 pct.

Tabel 3. Udvikling i afsluttede leasingkøretøjer fortsat registreret i DMR

	2018	2019	2020
Afsluttede leasingkontrakter i alt (stk.)	92.800	112.700	112.600
Heraf antal fortsat registreret i DMR (stk.)	64.000	79.800	81.800
Andel stadig registreret i DMR (pct.)	69	71	73

Anm.: Kolonner er delt op efter året for leasingaftalernes afslutning.
Kilde: DMR, Motorstyrelsen og egne beregninger.

På den baggrund skønnes det, at ca. 30 pct. af køretøjer, der registreres på forholdsmæssig afgift, bliver eksporteret til udlandet. Det er på niveau med tidligere skøn for eksporten før leasingstrammingerne, og der er således ikke noget, der tyder på, at der er sket en betydelig ændring i andelen af køretøjer, der eksporteres².

Det bemærkes, at fristen for genberegning af leasingkøretøjer reduceres fra fire til tre måneder pr. 1. januar 2022, hvilket skønnes at medføre et merprovenu efter tilbageløb og adfærd på 40 mio. kr. årligt. Forslaget om fremrykning af fristen for genberegning udmonter dele af *Aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023* (15. december 2020) mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Nye borgerlige.

² Se svar på SAU alm. del spørgsmål 272 (2016-17).