

22. september 2008

Til

Skatteministeriet
Att.: Claus Kargo

Udkast til lovforslag om bl.a. respekt af tinglyst ret ved udbetaling af godtgørelse af registreringsafgift

Finans og Leasing har modtaget ministeriets lovudkast med bemærkninger sendt med brev af 4. september 2008.

Det foreslås bl.a., at SKAT forud for udbetaling af registreringsafgift ved eksport af biler tjekker Bilbogen for forekomsten af rettighedshavere og undlader at udbetale til ejeren af bilen med mindre rettighedshaver har samtykket heri. Finans og Leasing lægger stor vægt på, at denne del af lovforslaget gennemføres og sættes i kraft hurtigst muligt. Det skyldes, at der for tiden foregår en del kriminel aktivitet (kreditbedrageri), hvor personer udnytter det eksisterende ”hul” i lovgivningen til at bortskaffe finansierede biler til udlandet og få tilbagebetalt registreringsafgiften fra SKAT, hvorefter lånet hos finansieringsselskabet med pant i bilen misligholdes.

Finans og Leasing har kendskab til en række sager, hvor det efterfølgende fremstår som åbenbart, at personer, allerede da de oprettede bilfinansieringslånet, havde til hensigt at foretage denne form for kreditbedrageri. Det er endvidere Finans og Leasings klare indtryk, at der er tale om organiseret kriminalitet, som det er vigtigt, at der hurtigst muligt dæmmes effektivt op overfor. Denne del af lovforslaget er således af stor betydning ikke blot i forhold til at beskytte finansieringsselskaberne men også i forhold til mere vidtrækkende samfundsmæssige interesser i at skabe troværdighed om Bilbogen og de registreringer af rettigheder, som findes heri, at ”stresse”/forhindre organiseret kriminalitet og ikke mindst i forhold til de heldigvis allerfleste lovlydige erhvervsdrivende/forbrugere, som låner til finansiering af bilkøb og har interesse i at holde omkostningerne nede.

Forslaget er også i god samklang med de krav om foranstaltninger til bekæmpelse af hvidvask og terrorisme, som finansieringsselskaberne er underlagt i lovgivningen og Finanstilsynets vejledning herom.

Som det fremgår støtter Finans og Leasing således denne del af lovforslaget, idet der dog nedenfor anføres forskellige bemærkninger til den mere tekniske udformning.

§ 1, nr. 19 – adgang til oplysninger i CMR

Det fremgår af lovudkastets almindelige bemærkninger på side 16, at ”Der bør således ikke uden videre udleveres oplysninger om, hvem der er ejer eller bruger af det enkelte køretøj”. Dette skal sammenholdes med forslaget om, at der som hovedregel alene er adgang til oplysninger om et køretøjs tekniske forhold, synsforhold og forsikringsforhold.

Finansieringsselskaber (herunder leasingselskaber) har i dag adgang til oplysninger i CMR om ejer- og brugerforhold, hvilket er særdeles relevant ved finansierings- eller leasingaftaler i forhold til køretøjer. Finans og Leasing er tidligere i forbindelse med dialogen om overgangen til det digitale motorkøretøjsregister (DMR) blevet stillet i udsigt, at digitaliseringsprocessen ikke vil betyde en begrænsning i adgangen til oplysninger.

Det er for Finans og Leasing helt afgørende, at finansieringsselskaber fortsat har adgang til disse oplysninger om ejer- og brugerforhold. Skatteministeriet opfordres derfor til at præcisere i bemærkningerne til lovforslaget at dette vil være tilfældet, og at der i øvrigt ikke med forslaget sker indskrænkninger i den adgang til oplysninger, som finansieringsselskaber har i dag.

Ønsker til det kommende DMR

I øvrigt finder Finans og Leasing anledning til at komme med følgende bemærkninger om forventningerne til det kommende DMR:

Som det er i dag, kan Finans & Leasing' medlemmer og advokatvirksomheder, der repræsenterer Finans og Leasing's medlemmer, få en terminaladgang til registeret, forudsat, at et af Rigspolitiet defineret behovskriterie på 300-400 årlige opslag er opfyldt. Virksomheder der ikke opfylder behovskriteriet kan modtage de ønskede oplysninger ved at rette konkret skriftlig henvendelse til CRM, forudsat at den retlige interesse i forespørgslen dokumenteres i fremsendelsesbrevet.

I overensstemmelse med regeringens politik om større åbenhed i den offentlige forvaltning og i overensstemmelse med de hensyn, der ligger bag ved lovgivningen om digitalisering af henholdsvis tinglysningssystemet og CMR, bør der være en større adgang til oplysninger i det kommende DMR, end tilfældet er i dag. Set med Finans & Leasing' øjne, er dette et af hovedformålene med hele digitaliseringsprocessen.

I relation til den digitale tinglysning, har dette givet sig udtryk i, at det bliver muligt – ikke bare ved konkrete opslag (terminaladgang) – at få oplysninger fra Tingbogen, Bilbogen, etc., men også muligt at abonnere på meddelelsesændringer vedrørende ejendomme, biler, personer, etc. Den sidstnævnte abonnementsordning giver ikke nødvendigvis oplysning om den konkrete ændring, men er mere en opfordring til, ved et efterfølgende terminalopslag, at kunne orientere sig om ændringens karakter og forholde sig til, om denne har betydning for abonnentens retlige interesser. Abonnementsordningen etableres som en "system til system"-løsning.

Det er vores opfattelse, at der bør indføres et lignende 2-benet system i relation til det digitale Køretøjsregister, altså dels en normal adgang til at søge oplysninger svarende til den nuværende, dels en adgang til via en "system til system-løsning" at abonnere på ændringsoplysninger vedrørende biler, som kreditgiveren har en retlig interesse i. Den normale adgang til at søge oplysninger bør i øvrigt ligesom det sker i forbindelse med det aktuelle projekt om digitalisering af tinglysningssystemet udbygges i forhold til den

eksisterende terminaladgang med mulighed for at koble sig på en ”system til system-løsning”, således at bruger undgår at skulle indtaste og kontrollere oplysninger manuelt men kan genbruge allerede eksisterende oplysninger fra eget system.

Vort ønske herom svarer i princippet til, at ”sladremeddelelsessystemet”, som vi kender det i forhold til leasede biler, også udvides til at omfatte finansierede biler, idet kreditgiver jo i relation til sidstnævnte har de samme retlige interesser i at modtage meddelelse om ejer/bruger ændringer og/eller forsikringsophør/forsikringselskabskifte.

De hensyn der ligger bag ved, at denne fremgangsmåde er mulig i relation til den digitale tinglysning, vejer lige så tungt i relation til DMR, og fremgangsmåden vil bevirke, at der vil kunne opnås betydelig ressourcebesparelse, ikke bare personalemæssigt i DMR, men også hos andre offentlige myndigheder, for eksempel politiet. Antallet af sager om inddragelse af nummerplader m.v., på grund af manglende betaling af vægtafgift/forsikring, må forventes at kunne reduceres betydeligt med baggrund i, at kreditgiver vil reagere umiddelbart på en meddelelse herom.

Teknisk burde det være forholdsvis simpelt at udvide den nuværende terminaladgang, til også at omfatte en abonnementsløsning via en ”system til system-løsning”, idet biler jo kan identificeres entydigt på stelnummer/registreringsnummer, og idet kreditgiver kun er interesseret i at modtage oplysninger vedrørende biler, som kreditgiver har en retlig interesse i. Om nødvendigt kunne abonnementsordningen eventuelt begrænses til at omfatte biler, som den pågældende kreditgiver enten er registreret som ejer af eller har tinglyst en rettighed i.

Finans og Leasing støtter i øvrigt intentionerne omtalt i lovudkastets almindelige bemærkninger på side 15, 5. sidste afsnit om at muliggøre ”masseudtræk”.

§ 1, nr. 18 – adgang til at virke som nummerpladeoperatør

I de almindelige bemærkninger på side 19, fremgår det, at ”virksomheder, der handler med køretøjer” kan autoriseres til at registrere køretøjer og udlevere nummerplader. Hjemlen hertil følger af registreringsafgiftslovens § 15, stk. 2, som blev indført ved lov nr. 309 af 19. april 2006.

Det er Finans og Leasings opfattelse, at også finansieringsselskaber og leasingselskaber lever op til kravet om at ”handle erhvervmæssigt med køretøjer”, hvorfor de bør kunne opnå autorisation, hvis lovens andre krav herunder omsætningskriteriet er opfyldt.

Skatteministeriet har imidlertid i forbindelse med høring over dette lovforslag givet udtryk for, at det efter ministeriets opfattelse er usikkert, om finansierings- og leasingselskaber lever op til kravet. Det bør derfor i forbindelse med lovforslaget klargøres, at finansierings- og leasingselskaber er omfattet af reglen. Til støtte herfor skal Finans og Leasing pege på følgende argumenter:

Lovens ordlyd er jf. § 15, stk. 2, nr. 2 ”*virksomheden skal erhvervmæssigt handle med køretøjer af den type, der skal registreres, før de tages i brug, jf. § 2*”. Hverken i de

almindelige eller specielle bemærkninger hertil i 2006-loven fremgik nogen nærmere afgrænsning af, hvilke bestemte typer virksomheder, loven har til hensigt at omfatte. Efter loven hverken kan eller skal der skelnes imellem, om salg af biler er hovedaktiviteten eller ej. Det afgørende er, om handlen sker erhvervsmæssigt, og der er ingen tvivl om, at finansierings- og leasingvirksomheder handler erhvervsmæssigt med biler. Således indkøber leasingselskaber årligt et 5-cifret antal køretøjer med henblik på at stille dem til rådighed for leasingtager. Efter endt leasingperiode sælger leasingselskabet bilerne enten på engrosmarkedet eller ved direkte salg. Endvidere handler finansierings- og leasingselskaber med biler i tilfælde hvor finansierings- eller leasingaftalen bliver misligholdt og bilen som konsekvens deraf bliver taget tilbage. I alle disse tilfælde er det helt naturligt, at finansierings- eller leasingselskaber ønsker at kunne forsyne bilen med nummerplade og således undgå fordyrende mellemlid, øget administration, mulighed for fejl ved registrering i CMR etc.

En anden fortolkning af autorisationskriteriet vil ikke bare være direkte i modstrid med de overordnede formål bag hele digitaliseringen af Motorkøretøjsregisteret, nemlig at fremme omsætningen, offentlighed i forvaltningen og iværksættelse af ressourcebesparende tiltag, men herudover også virke direkte konkurrenceforvridende for finansierings- og leasingselskaber i forhold til andre aktører på bilmarkedet. I øvrigt gøres opmærksom på, at skellet mellem traditionel bilfinansiering og bilhandel de senere år har været under kraftig opblødning til gavn for konkurrence på markedet. Og både EU domstolen og de danske domstole har fastslået, at finansierings- og leasingselskaber, der sælger biler, er underlagt de for bilforhandlere gældende regler herfor, både i civilretsligt henseende, i forhold til køberen, og offentligretligt i relation til afregning af moms og afgifter. Således kan der fx henvises til EF-domstolens dom af 8. december 2005 vedrørende leasingselskabers momsforpligtelse ved salg af biler, der er indkøbt brugt. Her udtalte EF-domstolen;

at brugtmomsreglerne ”skal fortolkes således, at en virksomhed der som et normalt led i sin virksomhed sælger køretøjer, som den har købt brugt til brug for sin leasingvirksomhed ... kan anses for en ”afgiftspligtig videreforhandler” i den forstand hvori udtrykket er anvendt i denne bestemmelse”.

Som det ses anerkendes det altså her, at leasingselskaber handler med brugte biler som et normalt led i deres virksomhed, ligesom de anerkendes som en ”afgiftspligtig videreforhandler”.

Endvidere kan henvises til EF-domstolens nylige afgørelse af 6. marts 2008 (sag C-98/07) om beregning af pro rata-satsen for momsfradrag, hvor domstolen i relation til art. 19, stk. 2 i 6. momsdirektiv fastslog;

at ”begrebet ”investeringsgoder benyttet af den afgiftspligtige person i hans virksomhed” ikke omfatter køretøjer, som en leasingvirksomhed... indkøber med henblik på dels udlejning, dels videresalg ved leasingkontrakternes ophør, eftersom salget af disse køretøjer ved disse kontraktens ophør er en integrerende [integreret] del af denne virksomheds sædvanlige økonomiske virksomhed”.

Dette eksempel illustrerer ligeledes, at leasingselskabers indkøb af køretøjer er at betegne som ”*erhvervsmæssig handel*”, da det er en del af leasingselskabets ”*sædvanlige økonomiske virksomhed*”.

Rent administrativt finder Finans og Leasing endvidere, at det må være en fordel for SKAT at opnå finansierings- og leasingselskaber som parter i nummerplade-systemet, da der i forhold til forholdsvis få aktører sker en meget stor håndtering af biler. Således har Finans og Leasing 35 medlemmer, som beskæftiger sig med området, og årligt håndteres skønmæssigt i omegnen af 100.000 køretøjer.

En stor del af de bilforhandlere, der opfylder det foreslåede omsætningskriterium på 200 biler, udøver i øvrigt selvstændig finansieringsvirksomhed, og hvis ikke finansieringsselskaberne får mulighed for at opnå autorisation som operatør, bliver reglerne meget stærkt konkurrenceforvridende i forhold til disse bilforhandlere, hvilket på ingen måde kan have været tilsigtet. Hvad angår finansiering og det kommende system for digital tinglysning i Bilbogen, er der bl.a. af hensyn til konkurrencevilkårene adgang for alle erhvervsdrivende og ikke blot finansielle virksomheder til at opnå status som autoriseret anmelder, med den virkning at man kan tinglyse dokumenter på vegne af andre. (Arbejdet varetages af Domstolsstyrelsen, Tinglysningsretten og Justitsministeriet og forventes afsluttet 1. halvdel 2009).

Finans og Leasing må derfor i forbindelse med lovforslagets behandling bede om en bekræftelse på, at reglerne vil blive administreret i overensstemmelse med lovens ordlyd, således at finansierings- og leasingselskaber også vil kunne opnå autorisation som nummerpladeoperatør, naturligvis under forudsætning af, at lovens yderligere krav herunder om omsætningskriteriet opfyldes. Skulle der være uklarhed om lovgrundlaget bør det tilrettes, således at også finansierings- og leasingvirksomheder virksomheder har adgang til at virke som nummerpladeoperatør.

§ 4, nr. 12 – forslag til ny § 7 c, stk. 3 i registreringsafgiftsloven

Udlæg

Ordene ”... tinglyst pant ...” må efter Finans og Leasings opfattelse også omfatte retspant (udlæg), hvilket for klarhedens skyld bør omtales i bemærkningerne til bestemmelsen.

Udbetaling til rette rettighedshaver

Finans og Leasing er enig i den sidste del af forslaget om, at udbetaling kan ske trods én tinglyst ret, såfremt 1) ejeren af bilen har overdraget kravet fuldt ud til rettighedshaveren eller 2) ejeren har overdraget en nærmere bestemt andel til rettighedshaveren, og denne (rettighedshaveren) har meddelt, at restbeløbet kan udbetales til ejeren. Denne del af forslaget tager sigte på at opnå en vis smidighed i den daglige behandling.

Da lovgivningen tager sigte på at stoppe for kriminel aktivitet, er der imidlertid behov for at tænke denne del af lovforslaget særlig godt igennem.

I den førstnævnte situation er der ikke mulighed for besvigelser, da udbetalingen vil ske direkte til rettighedshaveren som tinglyst i Bilbogen. Det bør dog for en sikkerheds skyld udtrykkeligt nævnes i bemærkningerne.

I den anden situation skal man imidlertid være på vagt overfor muligheden for en falsk erklæring udformet af ejeren af bilen (eller en anden person), som giver sig ud for at være en erklæring fra rettighedshaveren. Hvis restbeløbet i situation 2 skal udbetales til ejeren af bilen må der være vished for, at erklæringen stammer fra rettighedshaveren. Det bør derfor overvejes, om ikke der bør stilles krav om anvendelse af rettighedshaverens digitale signatur. Endvidere bør det fremgå af bemærkningerne, at SKAT i tilfælde af fejludbetalingerne er ansvarlig i forhold til rettighedshaveren dvs. er pligtig at betale (igen) til rettighedshaver.

Skat's modregningsret?

Det fremgår af såvel lovtekst som bemærkningerne hertil, at hvis en del af betalingen trods en tinglyst ret kan modregnes efter opkrævningsloven, tilbageholdes denne del af betalingen ikke. Med andre ord tages der altså forbehold for, at allehånde krav fra staten mod ejeren af bilen kan modregnes i den registreringsafgift, der skal tilbagebetales i forbindelse med eksport af bilen.

Finans og Leasing er uforstående over for, at det skulle være muligt at foretage modregning for statens krav mod ejeren af bilen i den godtgørelse, som (primært) skal tilfalde rettighedshavere, hvis sådanne findes (og de har tinglyst deres ret i Bilbogen).

Som grundlag for det følgende bemærkes det, at registreringsafgiften særligt på personbiler som følge af de meget høje danske registreringsafgifter er et altafgørende surrogat for bilen. Registreringsafgiften hviler/er knyttet til bilen og ikke den enkelte person. Rettighedshavere i biler må derfor kunne forvente, at deres tinglyste ret i bilbogen også omfatter dette surrogat, og hvis staten på denne måde kan foretage modregning udhules værdien af Bilbogen i betragtelig grad.

Der kan yderligere henvises til, at hvad angår de på fast ejendom hvilende skatter og afgifter, er det udtrykkeligt fastslået i tinglysningslovens § 4, at disse afgifter har gyldighed mod enhver uden tinglysning. En tilsvarende regel findes imidlertid ikke i tinglysningslovens regler om rettigheder over biler. Den korrekte fremgangsmåde for staten må derfor være at foretage udlæg i bilen og tinglyse dette i Bilbogen, jf. bestemmelserne herom i tinglysningslovens § 42 d.

Med venlig hilsen

Christian Brandt