

3. oktober 2017

Til

Skatteministeriet  
Att. kontorchef Lene Skov Henningsen

c.c. Folketingets Skatteudvalg

## Høring over forslag til ændringer af registreringsafgiftsloven mv.

Finans og Leasing har d.d. modtaget ovennævnte lovforslag L 4, som netop er blevet fremsat i Folketinget, i høring med anmodning om vores bemærkninger.

### Resumé

Finans og Leasing er som interesseorganisation for danske leasingselskaber naturligvis særligt optaget af den del af lovforslaget der angår forslaget om, at leasingselskaber skal genberegne afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr.

Vi anerkender, at der er en udfordring med de eksisterende regler i følgende to situationer:

For det første når en bil leaset på forholdsmæssig registreringsafgift efter endt leasing kan få refunderet hele afgiften og derefter blive eksporteret ud af landet, uden at der i det mindste er betalt afgift for de måneder, bilen har kørt i Danmark.

For det andet hvis der er et meget stort misforhold mellem listeprijs og registreringsafgiftsgrundlaget, som ikke kan begrundes i reelt, godt købmandskab mellem uafhængige parter (også i debatten benævnt som ”bilvask”).

Der er tale om en særdeles kompleks situation på grund af et fortsat højt dansk afgiftsniveau (selv efter den ved samme lovforslag foreslåede sænkning) set i forhold til de fleste andre lande kombineret med EU-rettens krav til varernes fri bevægelighed.

4 mdr.-reglen foreslås kun at skulle gælde for leasingselskaber og ikke andre købere af biler og skaber dermed uens konkurrencevilkår. Endvidere er reglen efter vores opfattelse i strid med EU-retten, ligesom den giver meget store administrative byrder. Vi mener derfor samlet set ikke, at 4 mdr.-reglen er en farbar vej på en løsning af ovennævnte udfordringer.

Det er for os helt afgørende, at rabat, som er udslag af et reelt købmandskab mellem uafhængige parter, fortsat skal slå fuldt ud i den værdibaserede afgift uden korrektionen efter 4 mdr.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Vi foreslår derfor indtrængende, at der tænkes i andre løsninger, som vi gerne stiller os til rådighed for drøftelse af, eller alternativt at denne del af lovforslaget trækkes tilbage.

*Genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 mdr. er en urimelig og uproportional særregel for leasingselskaber*

Forslaget har kort sagt den virkning, at uanset om et leasingselskab ved godt købmændskab opnår rabat på et motorkøretøj, så skal leasingselskabet "tåle", at afgiftsgrundlaget senest 4 mdr. efter vurderes på ny ud fra "handelsværdien ved salg til bruger her i landet". Det kan afhængig af de konkrete omstændigheder have den virkning, at afgiftsgrundlaget forhøjes. Det vil betyde at leasingydelsen skal sættes op til skade for leasingtager, og at virkningen af leasingselskabets rabat altså de facto bliver nedsat eller helt bortfalder.

Genberegningen foreslås kun at gælde for leasingselskaber og ikke for andre bilkøbere, hvad enten de er private eller erhvervsdrivende. Det betyder, at leasingselskaberne står ringere i konkurrencen med andre købere af biler fx en virksomhed, som opnår rabat ved køb af et antal biler og som netop ikke efter 4 mdr. skal tåle samme genberegning af afgiften. Leasingselskabernes nuværende kunder vil således ved selv at købe biler kunne drage nytte af en rabat ved beregning af afgift i modsætning til leasingselskabet selv og dermed muligvis føle sig "tvunget af omstændighederne" til at fravælge leasing, uanset at de i dag er tilfredse med leasingselskabernes produkt og har forskellige fordele deraf fx den likviditetsbesparende virkning jf. mere herom nedenfor.

Det urimelige i indgrebet bliver særligt tydeligt, når det fremgår af forslaget, at der selv for leasingbiler på fuld afgift skal ske en omberegning efter 4 mdr. Man spørger sig selv, hvorfor dette princip om omberegning efter 4 mdr. så ikke også skulle gælde for den erhvervs- virksomhed eller forbruger, som har været en dygtig forhandler/købt stort ind og fået en lavere fakturapris end andre købere.

Det er med til at komplicere virkningen af forslaget, at en handelsværdi på en bil afhænger af stand og km stand. To identiske biler købt på lige vilkår (samme fakturapris), vil således få to forskellige handelsværdier efter 4 måneder.

Forslaget skaber klart ulige konkurrencevilkår på markedet, og er efter vores opfattelse grundlæggende set i strid med EU-retten, som vi kommer mere tilbage til nedenfor, samt et grundlæggende offentligt lighedsprincip, hvorefter "det lige skal behandles lige".

*Forslaget medfører store samfundsøkonomiske forringelser - leasing bidrager i væsentligt omfang til fornyelse af bilparken og frigiver likviditet hos erhvervslivet*

Leasingselskaberne herunder fremvæksten af privat billeasing har i meget væsentligt omfang bidraget til, at den danske bilpark er blevet fornyet langt hurtigere end ellers. Leasingbiler er typisk nye og større og dermed mere miljøvenlige og sikrere.

Hvis forslaget bibeholdes uændret frygter vi, at det har følgende negative virkninger for leasingselskabernes kunder:

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Erhvervslivet (hvoraf leasing i dag står for ca. 60% af nye personbiler) er i risiko for at skulle betale mere for deres flåde af leasingbiler, ligesom de ansatte med firmabil risikerer et højere beskatningsgrundlag.

Forslaget vil i betydelig grad svække konkurrencen til stor skade for markedet og i særdeleshed slutbrugerne. Forslaget betyder konkret, at fx en større virksomhed som anvender mange biler og dermed vil kunne opnå en rabat tæt på et leasingselskabs rabatmulighed, i fremtiden nærmest kan føle sig "tvunget af omstændighederne" til at fravælge leasingløsninger, da man kun kan få den fulde afgiftsmæssige værdi af rabatten på bilerne ved, at det er virksomheden selv der står som ejer/køber.

Det betyder omvendt, at danske erhvervsvirksomheder ikke kan få gavn og glæde af leasing, som finansieringsform, som er meget populært blandt andet på grund af den likviditetsbesparende effekt. Ved fravalg af leasing vil erhvervsvirksomhederne i stedet belaste deres kassekredit, hvilket uvilkaarligt vil gå ud over investeringerne og dermed jobskabelsen i det danske samfund.

Private vil kunne opleve usikkerhed om prisen på leasingydelsen og/eller stigende priser og måske af den grund vende sig over mod køb af bilen i stedet. Det vil være uheldigt af følgende årsager:

Nogle private husholdninger vil ikke have råd til udbetalingen ved et køb (hvor der typisk skal lægges minimum 20% i udbetaling) i modsætning til leasing, hvor konkurrencen har presset den ekstraordinære førstegangsbetaling helt i bund og således blive nødt til at afstå fra at erhverve en bil. Det påvirker arbejdskraftens mobilitet negativt til skade for arbejdsuddannelsen og bidrager dermed til ekstra ophedning af økonomien.

Leasingtrenden er en del af udviklingen indenfor deleøkonomien, hvor der sker en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne (en typisk familiebil står stille 97% af tiden!), idet flere leasingselskaber har aftaler med delebilskoncepter, således at bilen kan udlejes af leasingtager på tidspunkter, hvor leasingtageren ikke selv bruger bilen. Denne trend vil blive begrænset.

## *Konkurrencesituationen og EU-ret*

Det er vores klare opfattelse, at leasingselskabernes indtog på bilmarkedet de senere år i betydeligt omfang har øget likviditeten i markedet og skabt langt større konkurrence alt i alt til gavn for aftagerne af biler dvs. dansk erhvervsliv og private bilkøbere. Der er simpelthen kommet et alternativ til køb af bilen - leasing - idet det for mange bilkøbere, hvad enten det er i erhvervsmæssig- eller privat sammenhæng, er brugsretten, der er det centrale. Den formelle ejendomsret, (som kræver et egentligt køb) er i de fleste tilfælde underordnet.

Vi opfordrer derfor indtrængende til, at Konkurrencestyrelsen aktivt inddrages i en bedømmelse af forslaget indvirkning på konkurrencen på det danske bilmarked.

Leasingløsningen giver utvivlsomt nogle meget skarpe priser, hvilket er en væsentlig årsag til leasings succes. Hertil kommer så fordele for leasingtageren i form af sikkerhed for de totale driftsomkostninger, det man i erhvervsmæssig sammenhæng kalder Total Cost of Ownership (TCO), ingen usikkerhed om restværdien (ved operationel leasing) og tilknyttede services.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Med forslaget om genberegning efter 4 mdr. ud fra "handelsværdien ved salg til bruger her i landet", vil afgiften ikke være individuelt baseret på afskrivningen på den enkelte bil men baseret på gennemsnitsbetragtninger. Dette finder vi klart i strid med EU retten om varernes fri bevægelighed (Indre Marked) og de domme der er afsagt på området (Gomex og Cura Anlagen), idet et leasingselskab i modsætning til en dansk virksomhed eller forbruger forskelsbehandles og ikke kan drage afgiftsmæssig nytte af en rabat på prisen på bilen. Når leasingselskabet ikke er ligestillet i konkurrence med dets kunder gør det selvsagt konkurrencesituationen meget vanskelig. 4 måneders-reglen afhjælper ikke dette problem, da leasingaftaler normalt indgås for 2-4 år.

Det er derfor helt afgørende, at EU-Kommissionen høres om forslaget inden førstebehandlingen af forslaget i Folketinget, således at EU-Kommissionens syn på sagen kan indgå i den demokratiske proces. Vi bemærker, at de eksisterende regler om forholdsmæssig registreringsafgift netop er kommet i stand som følge af EU-retlige problemstillinger, hvilket understreger at EU-Kommissionen bør høres, således at Danmark ikke risikerer en traktatkrænkelssag, og at vi skal "rulle" reglerne tilbage med store administrative byrder til følge for erhvervet.

Da det fremgår af lovforslagets bemærkninger (s. 20-21), at Skatteministeriet ikke vurderer, at lovforslaget rejser EU-retlige problemer og man derfor på den baggrund ikke vil høre EU-Kommissionen, har vi fundet det nødvendigt selv at rette henvendelse. Der **vedhæftes** kopi af vores henvendelse d.d. på baggrund af det fremsatte lovforslag til Kommissionen.

## *Statsstøtte*

Reglerne om genberegning og efteropkrævning af registreringsafgift kommer ikke til at gælde andre, der importerer biler, dvs. især ikke almindelige forhandlere. De pågældende forhandlere vil fortsat kunne opnå fordele ved at indregne rabatter i den afgiftspligtige værdi ved indregistrering af nye køretøjer. Indgrebet rammer således alene en bestemt sektor og begunstiger dermed andre sektorer, her særligt bilforhandlere.

Der er dermed ikke tvivl om, at disse forhandlere vil opnå en klar konkurrencemæssig fordel ved dette indgreb, hvorfor indgrebet indebærer en decideret juridisk forskelsbehandling mellem sektorer i indbyrdes konkurrence.

Indgrebet er efter vores opfattelse ikke proportionalt, idet det går ud over det, der er nødvendigt for at opnå det forfulgte legitime formål, idet det kunne opnås med mindre indgribende foranstaltninger.

Det foreslåede indgreb vil derfor efter vores opfattelse sandsynligvis også være i strid med EU's regler om ulovlig statsstøtte, jf. Artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, fordi det er udtryk for et selektivt indgreb.

## *Retssikkerhedsprincippet*

Det er vores vurdering, at aftalens punkt om genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 måneder også strider imod retssikkerhedsprincippet. Dansk lovgivning bygger på retsstatsprincippet som er et retligt bindende forfatningsmæssigt princip, som er

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

grundlæggende i alle forfatningsmæssige systemer i EU-medlemsstaterne og Europarådet. Et af principperne i retsstatsprincippet er retssikkerhedsprincippet.

Retssikkerhedsprincippet kræver blandt andet, at regler er klare og forudsigelige og ikke kan ændres med tilbagevirkende kraft. Aftalens element om genberegning strider mod retssikkerhedsprincippet, idet kravet om ny beregning af afgiftsgrundlaget senest 4 mdr. efter indregistrering vil føre til, at der ikke er forudsigelighed omkring afgiftsgrundlaget på det tidspunkt, hvor den afgiftsudløsende transaktion, som er registreringstidspunktet, finder sted.

## *Forslaget rammer alt for bredt – alternative løsningsforslag*

Baggrunden for forslaget er øjensynligt den megen fokus der siden foråret har været i pressen om eksempler på leasingrabatter og refusion af afgift. Det er vores opfattelse, at man under behandlingen af lovforslaget må sondre mellem følgende forskellige situationer:

1. A) Der søges afgift retur men bilen indregistreres efterfølgende i Danmark. I det omfang leasingselskabet får afgift retur modsvares det krone til krone af øget afgiftsbetaling ved indregistrering af den brugte bil i Danmark.  
  
B) Der søges afgift retur i forbindelse med eksport af bilen. Hvis afgiften returneres fuldstændigt er der alene betalt moms og rentetillæg af den ubetalte del af registreringsafgiften.
2. Der er tale om det der populært i pressen er blevet omtalt som ”vask af biler” forstået som en rabat der ikke er baseret på almindeligt, godt købmandskab men i realiteten er en kunstig konstruktion alene med det formål at undgå afgift.
3. Der er tale om reelt godt købmandskab, hvor leasingselskabet på baggrund af erfaring og kendskab til markedet, stor indkøbspower m.v. får en reel rabat.

Vi mener grundlæggende set, at lovforslaget på dette punkt rammer alt for bredt og skærer alle leasingselskaber over en kam og dermed er uproportionalt.

Det er efter vores opfattelse ikke noget egentligt afgiftstab for staten for så vidt angår det forhold, at leasingselskabers registreringsafgift er fastsat ud fra fakturaprisen. Alternativet er jo ikke at almindelige forbrugere køber de samme biler til normalpris, da der handles på ydelsen. Statskassen er dermed efter vores opfattelse ikke gået glip af afgift i det omfang, som det er blevet fremstillet i medierne.

Vi har fuld forståelse for, at man ønsker at stoppe såkaldt ”vask af biler”, hvormed vi forstår unormal stor rabat på bilens pris, som ikke er begrundet i normalt godt købmandskab men alene har til hensigt at undgå afgift. Der er imidlertid allerede regler herom i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 9 og 10 (nærtstående parter).

Hvis ikke disse regler er klare nok, må de skærpes og SKAT må tilføres flere ressourcer til at håndhæve reglen

*Forslaget medfører meget store administrative byrder*

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

Forslaget vil give leasingsselskaber meget store administrative byrder i form af den ekstra vurdering af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. Det svarer til at arbejdet med at indregistrere bilen skal foretages to gange, mens leasingsselskabernes konkurrenter kan nøjes med en gang. For leasingsselskaberne indebærer det, at de skal finde en markedspris, dokumentere denne, og såfremt markedsprisen er højere end udgangspunktet afregne ekstra afgift. Endvidere giver det en stor usikkerhed for om vurderingen er korrekt foretaget. Forslaget indebærer bl.a. følgende:

- Korrekt vurdering kræver gennemgang af bilen, hvorfor leasingtager skal involveres (billede af stand + faktiske km).
- Indsamling af dokumentation og arbejde med at vurdere hver enkelt bil.
- Opgave med at indtaste nye oplysninger i DMR

Spørgsmålet er om DMR vil være klar til at håndtere ovenstående. I modsat fald vil det betyde en betydelig mer-administration hos leasingsselskaberne og SKAT til håndtering manuelt af revurdering og afregning heraf.

For leasingtager betyder det at man kan blive mødt med en forhøjelse af leasingydelsen. Det er klart, at dette vil være medvirkende til at gøre leasing som produkt mindre attraktivt.

Forslaget vil gøre det attraktivt at indgå leasingaftaler på 3 mdr.'s aftaler og eksportere bilen ved udløb, idet man derved undgår genberegning af afgiftsgrundlaget. Forslaget vil dermed også skabe uens konkurrencevilkår imellem forskellige leasingsselskaber, da leasingsselskaber ejet af danske banker i modsætning til udenlandsk ejede leasingsselskaber eller leasingsselskaber, der ikke er bankejede, ifølge Finanstilsynets praksis tilbage fra 2003 kun kan indgå operationelle leasingaftaler med en løbetid på minimum 1 år.

Disse ganske betydelige administrative byrder er direkte i modstrid med regeringens ambition om at lette erhvervslivet for administrative byrder.

Vi gør opmærksom på, at hvis man regulerer leasing og udlejning på den foreslåede måde, vil man nok også ramme abonnementsløsninger/mobilitetsløsninger, hvor der ikke er brugsret til en bestemt bil.

## *Forbrugerhensyn*

Genberegning vil også give store udfordringer i forhold til kunderne. Leasingsselskaberne vil blive nødt til at tage forbehold for prisændringer, og det vil være umuligt at tilbyde leasing med fast ydelse, som er meget efterspurgt af forbrugere på operationel leasing af biler. Kunderne vil opleve, at de først kender den endelige pris efter 4 mdr. Det er uklart, hvad det vil betyde i forhold til markedsføringsloven og forbrugeraftaleloven, som leasing er underlagt hvad angår privatkunder.

Prisændringer vil også være i helt grundlæggende modstrid med princippet i § 3 b om, at man ikke må ændre i aftalerne efter indgåelse af kontrakten.

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

## *Standardkontrakter*

Vi vender snarest og inden for høringsfristen tilbage til forslagene om udarbejdelse af standardaftaler og afskaffelse af finansiel leasing, overskudsdeling, leasingtagers mulighed for at anvise sig selv efter leasingtagers påkrav m.v.

## *Mere tekniske bemærkninger til det foreliggende forslag*

Forslaget om genberegning af registreringsafgiften efter senest 4 måneder gør det påtrængende nødvendigt, at det er tilladt at indføje klausuler i leasingaftalerne, som gør det muligt at ændre leasingydelsen foranlediget af genberegningen – også uden SKATs særskilte godkendelse heraf. I modsat fald vil leasingselskaberne få økonomiske problemer i de leasingaftaler, der indgås fra og med tirsdag den 3. oktober og i lang tid derefter, da det er særdeles langsommeligt at opnå en godkendelse fra SKAT om ændring af eksisterende leasingaftaler og i realiteten umuligt at opnå SKATs godkendelse af nye leasingaftaler.

## *Spørgsmål til afklaring af det foreliggende forslag*

Forslaget stiller en lang række mere tekniske spørgsmål, og vi har foreløbig identificeret følgende:

- Hvad gør man, hvis der efter 4 mdr. ikke er nogen eller kun ganske få priser i markedet på den pågældende bil? Vi gør opmærksom på, at listeprisen (importøren standardanmeldte pris) ikke er objektiv og dermed ikke kan bruges.
- Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse er beskyttet af regal § 10, stk. 2 ved efterfølgende registrering til fuld afgift? F.eks. en valutabil.
- Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift kan ved udløb eller afbrydelse efter lovforslagets fremsættelse anvende restafgift ved konvertering til fuld afgift – og vel at mærke restafgiften kalkuleret ud fra leasingperiodens start?
- Biler indregistreret før lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift bliver ikke omfattet af genberegning og kan anvende afgift retur?
- Biler indregistreret efter lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift kan anvende afgift retur hvor afgiftsforbruget for perioden sammenholdes med betalt forholdsmæssig afgift?
- Er det korrekt, at biler indregistreret efter lovforslagets fremsættelse på forholdsmæssig afgift og som kører i en periode på under 4 måneder hvorefter bilen eksporteres ikke bliver omfattet af kravet om genberegning af afgiftsgrundlaget og kan søge afgift retur?
- Hvem har ansvaret for at afregne på baggrund af 4 måneders vurderingen ved fuldavgiftsbiler
- Vil sale/leaseback aftaler være omfattet af genberegningsprincippet?

# Finans og Leasing

*Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber*

## *Behov for overgangsregler*

Såfremt forslaget fastholdes er der i det mindste behov for en rimelig overgangsordning, således at leasingselskaberne har mulighed for at indrette deres IT-systemer hertil.

Kravet om genberegningen af afgiftsgrundlaget bør i øvrigt ikke sættes i kraft, førend det nye ”semi-automatiske vurderingssystem”, som vi har forstået SKAT at ved at forberede, er oppe at køre. Vi vil gerne inddrages i denne proces.

Endvidere bør der være tid til, at leasingselskaberne kan få nye standardleasingaftaler på plads med SKAT’s godkendelse, således at det er tydelig hjemmel i leasingaftalen til at forhøje leasingydelsen, såfremt dette måtte blive en følge af genberegningen af afgiftsgrundlaget. Dette flugter med lovforslagets bemærkninger på side 24, højre spalte, til nr. 6, 5. afsnit, hvor det fremgår, at der i leasingkontrakten bør være beskrevet vilkår for, at leasingaftalen (leasingydelsen) må ændres for at afspejle afgiftsændringen.

Vi finder det på denne baggrund helt afgørende derfor, at Skatteministeren bemyndiges til at sætte ændringen i kraft, når disse forudsætninger er opfyldt. Selvsagt såfremt man måtte vælge at opretholde forslaget om genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 mdr., hvilket vi ikke håber.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør

Mobil 40382987  
chb@finansogleasing.dk