

10. okt. 2017

Til

Skatteministeriet
Att.: Kontorchef Lene Skov Henningsen

c.c. Folketingets Skatteudvalg

L 4 – supplerende høringsvar

Finans og Leasing vender her tilbage med yderligere bemærkninger til lovforslag L 4 i forhold til vores første høringsvar fra 3. oktober.

Jeg gør opmærksom på, at Finans og Leasing repræsenterer ca. 45 leasingselskaber, som omfatter ca. 95 af markedet hvilket også gælder for de i lovforslaget relevante aktiver (varevogne og personvogne).

Leasing er et meget udbredt finansieringsinstrument for dansk erhvervsliv bl.a. hvad angår nye varevogne og personvogne. Således leasede foreningens medlemmer i 2016 knap 34.000 nye varevogne og ca. 74.000 nye personvogne for et samlet beløb af 20 mia. kr. til dansk erhvervsliv.

Ad § 1, nr. 5 – forbud mod overskudsdeling

Overskudsdeling med leasingselskabets kunde (leasingtager) er udtryk for godt købmændskab og ønsket om at give kunden en rimelig behandling og anvendes særligt ved større flåder af biler også kaldet ”fleet-leasing”.

Grunden er, at parterne ikke på forhånd kan vide, præcist hvor stor leasingselskabets fortjeneste vil blive efter udløb af aftalen (typisk 2-4 år ud i fremtiden). Derfor bliver parterne ved opstart af kontrakten enig om en rimelig fordeling af et eventuelt overskud. Dette er helt sædvanligt i erhvervsforhold ikke bare inden for leasing men i alle erhvervsforhold fx i forsikringsforhold, hvis forsikringstager har været skadesløs i året. Lovforslaget bør derfor ikke forhindre, at leasinggiver kan behandle sin kunde – leasingtager – ordentligt/rimeligt.

Det forhold, at leasinggiver afgiver en del af sin fortjeneste, er fuldt ud foreneligt med leasinggivers ejendomsret og ikke udtryk for, at der ikke er tale om et reelt ejerskab. Det er der fast Højesteretspraksis for.

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

Vi opfordrer derfor til, at denne del af lovforslaget udgår.

Måtte denne del af lovforslaget imod vores ønske ikke udgå, bør det præciseres i lovforslaget eller bemærkningerne dertil, at puljeordninger om udligning af over-/underkørte kilometer, såfremt leasingtager har en flåde af biler, ikke er omfattet af begrebet ”overskudsdeling”.

Endvidere fremgår af bemærkningerne (side 24 af venstre spalte, 3. afsnit) begrebet ”nærtstående eller interesseforbundne parter”. Såfremt denne del af lovforslaget ikke udgår antager vi, at dette vide begreb afgrænses på samme måde som i registreringsafgiftslovens § 8, stk. 10, men beder om Skatteministeriets bekræftelse herpå.

Ad § 1, nr. 5 – forbud mod finansiel leasing

Bestemmelsen udelukker ifølge sin ordlyd ”... leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforhold” finansiel leasing.

Finansiel leasing anvendes af mange årsager: bl.a. er det praktisk, da man undgår at skulle bedømme og foretage et økonomisk opgør over manglende vedligeholdelse af aktivet. Leasingtager har risikoen og kan dermed opnå bedre leasingpriser. Bankejede danske leasingselskaber er frit stillet til at beskæftige sig med finansiel leasing, hvorimod operationel leasing alene kan ske, hvis leasingperioden mindst er et år. Der stilles lavere kapitalkrav til bankers leasingaktivitet hvad angår finansiel leasing end operationel leasing. Finansiel leasing er i øvrigt lovlig pengeinstitutvirksomhed, jf. bilag 1 til Lov om Finansiel Virksomhed.

Finansiel leasing står for ca. 2/3 af leasing af varevogne og personbiler til erhvervslivet (1/3 er dermed operationel leasing).

Der er fast retspraksis for, at leasinggiver netop gerne må afskære sig fra risikoen på aktivitet ved at lade risikoen for aktivets værdi ved udløb af leasingaftalen overgå til leasingtager. Det berører på ingen måde realiteten i leasinggivers ejendomsret. Og dermed giver det ingen tvivl om, at der fortsat er tale om en reel leasing. (Se nærmere herom **vedhæftede** notat udarbejdet af advokatfirmaet Delacour særligt side 1-6).

Finansiel leasing er således reel leasing såvel skatteretligt, civilretligt og for den sags skyld strafferetligt, og har været anvendt i den danske leasingbranche i mere end 50 år. En retstilstand, hvor man indenfor en særlovgivning om forholdsmæssig registreringsafgift adskiller sig væsentligt fra alle andre lovreguleringer (herunder Lov om Finansiel Virksomhed) og erhvervsmæssige områder, herunder også fuldafgiftsbiler, virker yderst uhensigtsmæssig, idet man tilsidesætter domspraksis, anden lovgivning samt juridisk teori herom. Tilsvarende bemærkninger finder anvendelse for afsnittet ovenfor om overskudsdeling.

Ordlyden ”...leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet” er i øvrigt alt for vidtgående, idet en sædvanlig leasingaftale, såvel operationel som finansiel, indeholder elementer hvor leasingtager hæfter for dele af

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

leasinggivers økonomiske risiko, f.eks. bilens bortkomst, hvorfor leasingtager derfor har pligt til at tegne en kaskoforsikring.

Det er på denne baggrund helt afgørende, at denne del af lovforslaget tages ud eller modificeres væsentligt.

Såfremt denne del af lovforslaget ikke desto mindre fastholdes, ønskes det præciseret, at lovbemærkningerne alene forholder sig til leasing af biler på forholdsmæssig afgift, og således ikke har betydning for finansiel leasing af andre aktiver.

§ 1, nr. 7 – standardkontrakter

Finans og Leasing er enig i, at det nuværende system med SKATs godkendelse af leasingselskabernes standardkontrakter ikke fungerer godt. Således har vi og vores medlemmer det sidste års tid haft meget svært ved at få godkendt nye eller lettere tilrettede standardaftaler, lige som der er meget lange sagsbehandlingstider.

Det skyldes efter vores opfattelse, at SKAT i flere tilfælde ikke holder sig til alene at efterse, hvad der er afgørende for, om der er tale om reel leasing og betingelserne herfor i § 3 b, stk. 9 men også inddrager mange andre forhold, som alene er et mellemværende mellem leasinggiver og leasingtager eller angår anden lovgivning, i vurderingen.

Vi forstår forslaget således, at SKAT skal fastsætte standardkontrakter i deres fulde længde, og således at leasingselskaberne på ingen måde har mulighed for individuelle tilføjelser m.v. Det kan simpelthen ikke lade sig gøre, uden at man gør betydeligt indgreb i den fri aftaleret og konkurrencen imellem leasingselskaberne samt muligheden for at servicere den enkelte leasingtager ordentligt.

Vi gør opmærksom på, at der i dag er godkendt mange hundrede forskellige standardaftaler. Det skyldes, at indholdet af kontrakterne er et konkurrenceparameter leasingselskaberne imellem og at forskellige leasingtageres ønsker og behov skal afspejles i kontrakterne. Endvidere kan kontrakterne indeholde forretningshemmeligheder.

Det er højst usædvanlig, at en offentlig myndighed på den måde skal fastsætte erhvervslivets aftaler. Det anser vi for et grundlæggende brud på aftalefriheden.

SKAT vil også komme til at påtage sig ansvaret for, om kontrakterne lever op til anden præceptive lovgivning fx konkursloven, hvidvaskloven, persondataregler, aftaleloven, forbrugeraftaleloven og markedsføringsloven m.v.

Hensynet til gennemsigtighed på markedet jf. side 25, højre spalte, er efter vores opfattelse ikke et relevant, skatteretligt synspunkt. Vi gør i øvrigt opmærksom på, at vi sammen med FDM siden 2010 har haft et fælles koncept for operationel leasing til forbrugere, som netop skaber gennemsigtighed og god forbrugerbeskyttelse. Det mener vi bedst løses mellem erhvervslivets parter og ikke er en opgave for SKAT.

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

Det er samlet set vores bestemte opfattelse, at det er en uladsiggørlig opgave for SKAT at udarbejde standardaftaler, uden at det i meget væsentligt omfang vil gå ud over hensynet til konkurrencen mellem leasingsselskaberne samt leasingtagerens forskellige behov og ønsker.

Vi foreslår derfor i stedet, at SKAT i samarbejde med leasingbranchen udarbejder en standard for, hvad der som minimum skal fremgå, for at der er om et reelt leasingforhold, hvorefter leasingsselskaberne selv kan indsætte individuelle forhold.

Hvis man på trods af ovennævnte argumenter fastholder forslaget, bør det ske via bemyndigelse til ministeren til at udstede bekendtgørelse på området. Det er efter vores opfattelse en alt for stor en beføjelse at tillægge SKAT.

1 måneds varsel for leasingsselskaberne til tilretning til nye standarder er i den forbindelse alt for lidt tid. 3 måneder må være minimum.

Hvis man fastholder forslaget, bør SKATs standard i øvrigt alene være et tilbud til danske leasingsselskaber ligesom det foreslås at være for udenlandske leasingsselskaber. Der bør ikke være forskelsbehandling mellem udenlandske og indenlandske leasingsselskaber. Alternativt er der stor sandsynlighed/risiko for, at leasingsselskaberne på det danske marked udflager deres aktiviteter til andre EU lande og herefter opererer ind i landet. Danmark vil dermed miste arbejdspladser, skattegrundlag m.m.

Vi forstår i øvrigt overgangsreglen i § 3 b, stk. 6. sidste punktum: ”*Tilladelser.... som følge heraf*” således, at allerede af SKAT godkendte standardformularer under den nuværende storkundeordning ikke bortfalder automatisk og beder om Skatteministeriets bekræftelse herpå, såfremt denne del af lovforslaget fastholdes.

§ 1, nr. 11 – førtidigt ophør efter gensidig overenskomst

Bestemmelsen betyder, at man skal indsætte vilkår i leasingaftalen for det tilfælde, at leasingtager og leasinggiver efter fælles overenskomst vil bestemme at lade aftalen ophøre før tid.

En leasingaftale er karakteriseret ved, at den er (ensidigt) uopsigelig for såvel leasinggiver som leasingtager. Men hvis begge parter er enige om det, kan de ifølge dansk rets almindelige aftaleretlige regler aftale et førtidigt ophør af aftalen.

Fx er det meget praktisk forekommende at en håndværksmester ønsker sig en større varevogn og derfor gerne vil opsiges en aftale om en eksisterende varevogn med henblik på at indgå aftale om en større. Et andet eksempel kunne være en privatperson, der har leaset en minibil, men som nu er blevet familiefar og har brug for en stationcar. I sådanne tilfælde kan parterne blive enige om at ophæve en eksisterende aftale og indgå en ny, uanset at der ikke fremgår noget herom i den oprindelige leasingaftale.

Det er ikke muligt eller i hvert fald forbundet med meget store finansielle risici for leasinggiver at beskrive i leasingaftalen, på hvilke vilkår leasingtager kan ophæve aftalen, uden at de sædvanlige misligholdelsesbestemmelser finder anvendelse. Det skyldes, at det

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

afhænger af de præcise markedsforhold på tidspunktet for ophævelse (renteniveau, genslagspris for leasingaktivet, leasingtagers ønsker om ny/anden leasingaftale m.v.), hvornår det er en god aftale for begge parter.

Der henvises øvrigt til det tidligere omtalte notat fra advokatfirmaet Delacour med omtale af Skatteministerens tidligere udtalelser om emnet tilbage i 2016 ved behandlingen af L 150, hvor Skatteministeren udtalte, at *”Det ligger ikke inden for Skatteministeriets område at lovgive om parternes adgang til at aftale en førtidig afbrydelse af leasingforholdet. Den nærmere regulering heraf følger af aftale- og obligationsretlige regler”*. Vi kan ikke se, hvad der ligger til grund for, at man nu skulle skifte holdning.

Denne bestemmelse bør derfor indskrænkes til at omhandle vilkår ved misligholdelse af leasingaftalen, og det bør præciseres i bemærkningerne, at parterne har fri adgang til ved gensidig overenskomst baseret på danske rets almindelige aftaleretlige regler at lade aftalen ophøre før tid.

§ 1, nr. 12 – ophævelse af muligheden for indbetaling af restafgift ved udløb af aftalen
Vi forstår ikke, at muligheden for indbetaling af den beregnede restafgift foreslås afskaffet i lyset af forslaget om, at leasingselskaberne - i øvrigt i modsætning til alle andre købere af biler - skal genberegne deres afgiftsbetaling efter 4 mdr. ud fra handelsværdien af køretøjet.

Det bygger efter vores opfattelse på en forkert opfattelse af, at leasingselskabernes rabat ikke er udtryk for en reel rabat jf. side 26, høje spalte, 5. afsnit jf. ordene *”Det skyldes, at registreringsafgiften beregnes på baggrund af den pris, som en producent eller importør betaler for motorkøretøjet, og ikke af køretøjets værdi på det frie marked”*, samt side 13 venstre spalte, 3. sidste afsnit, hvor det ”frie marked” sættes op som en modsætning til leasingmarkedet.

Vi savner dokumentation for påstanden om, at leasingselskaber ikke er en del af det ”frie marked”. Sagen er jo netop den, at leasingselskaberne er Danmarks ubetinget største indkøbere af motorkøretøjer, hvorved de selvfølgelig er i stand til i kombination med deres know-how og købmandskab at opnå gode indkøbspriser.

Endvidere kan henvises til side 7, højre spalte, hvor man helt generelt men uden yderligere dokumentation taler om at leasingbiler *”kører rundt uden afgift”*. Vi gør opmærksom på, at Skatteministeriet tidligere har fremlagt opgørelser, hvoraf det fremgår, at der er tale om et marginalt problem i forhold til leasingselskabernes samlede forretningsomfang og afgiftsbetaling. Vi opfordrer Skatteministeriet til at fremlægge de beregninger i forbindelse med lovforslagets behandling.

Forslaget om at afskaffe muligheden for indbetaling af restafgift giver økonomisk usikkerhed og store administrative byrder for leasingselskaberne, hvorfor vi opfordrer til, at denne mulighed fastholdes.

Det kan præciseres, at muligheden for at indbetale restafgift kun omfatter biler, der har fået genberegnet afgiften efter forslagets § 9a (med de af os nedenfor foreslåede modifikationer).

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

§ 1, nr. 13 – varig anvendelse her i landet

Henset til den megen uklarhed i lovforslaget m.h.t. stramninger indenfor leasingområdet, bør det i bemærkningerne fremgå, at et leasingelskabs salg af et motorkøretøj til en forhandler ikke er ”*varig anvendelse her i landet*”. Leasingelskaber har således fortsat mulighed for at sælge et motorkøretøj, der har været på forholdsmæssig registreringsafgift, til en forhandler uden at skulle betale registreringsafgiften. Ved forhandlerens efterfølgende salg skal der selvsagt ske betaling af registreringsafgift efter reglerne i §§ 4-5e.

§ 1, nr. 41 – alternativt forslag til reglen om genberegning af afgiftsgrundlaget efter 4 mdr. Som anført i vores første høringsvar den 3. oktober, er vi fundamentalt imod tankegangen om, at leasingelskabernes rabat skal begrænses ved genberegning til markedspriser ved salg eller senest efter 4 mdr.

Hvis forslaget imidlertid fastholdes, er det nødvendigt, at der findes en anden måde at gøre det på, som ikke giver de meget store administrative udfordringer og usikkerheder, dels for leasingelskaberne dels for SKAT og leasingtagerne.

Forslaget tvinger bl.a. leasingelskaberne til at skulle besigtige alle leasede biler fysisk og indsamle billeddokumentation, hvilket er helt uforholdsmæssigt med tanke på, at der jo netop ikke sker et reelt salg. Det fremgår af bemærkningerne på side 34, at samme principper, som finder anvendelse ved vurderingen af den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer, skal finde anvendelse. Men den reelle/praktiske situation ved genberegning efter 4 måneder er jo en helt anden, idet bilen er leaset ud og dermed ikke i leasingelskabets besiddelse. Det vil kræve uforholdsmæssige ressourcer at indkalde samtlige leasingbiler efter 4 måneder, ligesom det vil betyde, at leasingelskaberne skal opbevare flere tusinde dokumentationspapirer for bilernes skønnede værdi. Endvidere vil det selvsagt belemre leasingtagerne.

Det vil også være umuligt at give leasingtageren en fast pris fra starten af kontrakten, uanset hvor dygtig/heldig man er til at forudsige handelsværdien efter 4 mdr. Det er en helt urimelig situation at stille såvel leasinggiver som leasingtager i. Leasing (operationel) er i dag netop efterspurgt, fordi kunden fra start af kender de totale omkostninger i aftalens fulde løbetid (budgetsikkerhed).

Der er også en helt særlig men væsentlig problematik i opgørelsen af handelsværdien for varebiler, da disse kan have en del eftermonteret udstyr/opbygning, der ikke er omfattet af registreringsafgift som nyt køretøj, men hvor værdien af det eftermonterede udstyr/opbygning indgår i brugtvognsprisen/handelsværdien. Et eksempel kan være en almindelig kassevogn (under 3.000 kg på 30% afgift) opbygget med kostbart udstyr som køleanlæg og isoleret varerum. Her kan leasinggiver reelt risikere en voldsom stigning i registreringsafgiften, som vil være klart konkurrenceforvridende i forhold til kontant køb.

Der bør af disse grunde i stedet fastsættes en ordning, således at leasingelskabet allerede ved første indregistrering kan beregne den endelige afgift uden usikkerhed for, hvordan man senere opgør handelsværdien og usikkerhed om diskussion med SKAT indtil tre år efter om leasingelskabets opgørelse.

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

Vi gør opmærksom på, at vi er bekendt med, at der ikke sjældent er store/langvarige diskussioner med SKAT om selv mindre forskelle i vurdering af handelsprisen. Vi gør opmærksom på, at alle med kendskab til området har oplevet at forskellige dele af SKAT i dag kommer til væsentligt forskellige resultater på samme bil.

Det vil også forekomme, at der ikke findes en handelspris på nye leasede biler efter kun 4 mdr. f.eks. for nye modeller.

En alternativ (valgfri) ordning kunne fx være, at man ved salg eller senest 4 måneder efter første indregistrering tager udgangspunkt i importørernes standardanmeldte listepriis med et fradrag på en vis procentandel. Procentandelen bør efter vores opfattelse fastsættes til:

7 % (den forholdsmæssige registreringsafgift for 4 måneder ($3 \times 2 + 1$))

5 % (svarende til det annonceringsfradrag ved salg, som fremgår af den juridiske vejledning)

3 % (svarende til middel stand)

Dvs. i alt 15 %.

Bestemmelsen bør være valgfri således forstået, at hvis leasingselskabet i stedet vil opgøre markedsprisen konkret, bør dette også være en mulighed. Dette også for at reglen ikke vil være i strid med Cura Anlagen-dommen/af hensyn til særlige tilfælde, der adskiller sig fra normen, fx hvor der individuelt kan argumenteres for langt højere annonceringsfradrag.

Bestemmelsen vil give SKAT meget store besparelser hvad angår kontrolopgaver og sikre, at det ikke bliver en uheldig konkurrenceparameter hvor konservativt handelsværdien fastsættes.

Det er helt afgørende for Finans og Leasing, at denne metode og i øvrigt hele § 9 a gives virkning for alle der køber bil og ikke blot leasingselskaber - det vil sige også private og erhvervsdrivende købere - således at der sikres lighed for loven og ens konkurrencevilkår.

§ 1, nr. 41 – beskatningsgrundlag

Det fremgår af § 9 a, stk. 2, 2. punktum ”*Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi*”. Det ønskes bekræftet, at dette ikke har nogen betydning for leasingtagers beskatningsværdi, som fastlægges efter ligningslovens § 16 ved den første indregistrering af køretøjet.

§ 1, nr. 45-46 – større sikkerhedsstillelse

Vi støtter forslaget om større sikkerhedsstillelse som følger med omsætningen, men vi finder, at det må overlades til ministeren at fastsætte de nærmere regler i bekendtgørelsesform.

Vi foreslår, at der tilføjes et kriterie, der trækker i retning af mindre krav til sikkerhedsstillelse, hvis toldpladeindehaveren er et selskab, der er del af en bank (enten i samme juridiske enhed eller som datterselskab og såvel danske som udenlandske), idet der for banker i forvejen gælder strenge krav til egenkapital og governance.

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

§ 3, stk. 5 – overgangsregler

Der mangler efter vores opfattelse en bestemmelse svarende til § 3, stk. 4, hvorefter en bindende aftale om indgåelse af en leasingaftale og/eller forlængelse af en bestående leasingaftale i lighed med en bindende aftale om køb af bil før 3. oktober fortsat er omfattet af de hidtil gældende regler.

Som minimum bør det i lovbemærkningerne fremgå, at leasinggiver også er at betragte som ”slutbruger”.

Det fremgår i øvrigt af bemærkningerne til stk. 5 (s. 38, højre spalte, næstsidste afsnit) at: *”Forlængelse af en leasingaftale omfattet af lovens § 3b anses i denne sammenhæng for en ny afgiftsperiode, hvorfor de nævnte bestemmelser vil få virkning for køretøjet fra det tidspunkt, hvor den periode, som forlængelsen vedrører, påbegyndes.”*. Dette harmonerer imidlertid ikke med lovens nuværende § 3, stk. 5, jf. stk. 6, idet SKAT’s hidtidige fortolkning af disse regler om forlængelse har været, at en forlængelse skal ske på uændrede vilkår. Det bør derfor præciseres, at forlængelse af en før 3. oktober 2017 indgået/ikraftsat leasingaftale, fortsat kan ske på uændrede vilkår under de nuværende regler (altså uden genberegning m.v.)

På side 38, højre spalte, 4. afsnit fremgår følgende vedrørende overgangsreglen i § 3, nr. 5: *”Det vil sige, at de foreslåede ændringer af reglerne om forholdsmæssig afgift, herunder leasing, genberegning, kontraktindhold m.v. først har virkning fra og med den første afgiftsperiode som påbegyndes den 3. oktober 2017 eller senere”*. Denne ordlyd har ikke sammenhæng med forslagets ordlyd og skaber efter vores opfattelse tvivl om, om de foreslåede nye regler fx § 9 a om genberegning af afgiftsgrundlaget senest efter 4 mdr. også vil have virkning for leasingaftaler om køretøjer, der allerede er indregistreret inden 3. oktober 2017. Det bør præciseres, at dette ikke er hensigten, idet der flere steder i lovbemærkningerne i øvrigt fremgår, at den bestående portefølje af leasingselskabernes leasingkøretøjer kan afvikles efter de før 3. oktober 2017 gældende regler. Anden fortolkning af ikrafttrædelsesbestemmelsen ville i øvrigt være urimelig lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Det fremgår på side 39, venstre spalte, 3. afsnit, at *”De præciseringer m.v. til leasingkontrakter, som foreslås i dette lovforslag, vil dog gælde allerede fra og med den 3. oktober 2017”*. Det er jo fuldstændigt umuligt, da det vil kræve, at SKAT kan godkende ændrede standardaftaler straks. Vi hører gerne, hvordan man har forestillet sig, at det skal kunne lade sig gøre i praksis.

Sammenhæng til SKATs udkast til styresignal

SKAT udsendte dagen inden lovforslagets fremsættelse et udkast til styresignal i offentlig høring, som omhandler flere af de emner, der også berøres i nærværende lovforslag fx spørgsmålet om parternes adgang til at indgå aftale om ophør af aftalen i utide, og leasingtagers mulighed for efter påkrav fra leasinggiver at anvise sig selv som køber af bilen. Det sidste emne er alene relevant ved finansiel leasing, som jo efter dette lovforslag foreslås ikke at kunne finde anvendelse ved forholdsmæssig registreringsafgift, hvorfor spørgsmålet i givet fald bliver irrelevant.

Finans og Leasing

Interesseorganisation for danske finansieringsselskaber

Vi har indtil videre tilladt os at anse SKATs høring for bortfaldet som følge af lovforslaget, og hører gerne om det er korrekt forstået. Vi sender af samme årsag kopi af høringssvar til SKAT.

Vi opfordrer til, at SKATs videre arbejde med styresignalet indtil videre sættes i bero indtil behandlingen af lovforslaget er tilendebragt.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør
Mobil 40382987
chb@finansogleasing.dk