



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att. kontorchef Lene Skov Henningsen/
Folketingets Skatteudvalg

Dato 10.10.2017
Sagsnr. 36344-0001 mc

Sagsbehandler
Marianne Thomsen
mt@focus-advokater.dk
63 14 20 03

J. nr. 2017 - 5154 – høringssvar – forslag af 21.9.2017 til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven

Generelt

På vegne af FORENINGEN FOR MINDRE LEASINGSSELSKABER ("FML") (CARTA) fremsendes hermed foreningens bemærkninger til "forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven".

Nedenstående høringssvar er opbygget som bemærkninger til de enkelte bestemmelser. FML stiller sig gerne til rådighed for uddybende bemærkninger, ligesom FML gerne deltager i et møde for en uddybelse af FMLs synspunkter. Tilsvarende stiller FML sig også gerne til rådighed i forbindelse med udarbejdelse af de standardformularer mv. til leasingkontrakter, som nævnes i forslagens § 1, nr. 7.

Det er en gennemgående pointe i nedenstående bemærkninger, at der skal være ens vilkår for hele leasingbranchen, uanset om der tale om selvstændige, uafhængige leasingselskaber, eller om der er tale om leasingselskaber med tilknytning til importører eller bilfabrikanter. Det har aldrig været hensigten med registreringsafgiftsloven, at denne skal medføre forskellige muligheder for branchens aktører og de facto skabe ulige konkurrencevilkår. Tillige er det et gennemgående træk, at køb og leasing i videst mulige omfang bør afgiftsmæssigt harmoniseres. Tilsvarende er det FMLs opfattelse, at indgrebet mod finansiel leasing er unødvendigt indgribende i den ellers frie aftaleindgåelse. Efter FMLs holdning gør lovforslaget ikke op med den problemstilling, der i branchen kendes som "bilvask". Med lovforslaget er det alene leasingsituationen, der reguleres, jf. nedenfor i specifikke bemærkninger til lovforslagets § 1 pkt. 41, mens de alvorlige "bilvask"-problemer ved køb/salg af demobiler ikke løses samtidig.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte punkter

Ad § 1, pkt. 5

Indledningsvis bemærkes det, at det generelt er FMLs holdning, at køb og leasing, herunder finansiel leasing, i videst muligt omfang bør harmoniseres, således at der i afgiftsmæssig henseende sker videst mulig ligestilling. Kun derved sikres ens konkurrencevilkår i branchen til gavn for samfundet og forbrugerne. Dette bør bl.a. tilstræbes ved, at man i f.eks. i leasingsituationen ikke skal have mulighed for at køre afgiftsfrit i op til 4 måneder, jf. nedenfor.

Sådan som lovforslagets § 3 b, stk. 1 i sin nuværende form er formuleret, medfører dette i realiteten en kraftig reduktion i anvendelsesområdet for finansiel leasing (leasing med forholdsmæssig reduktion af registreringsafgift) tenderende til, at finansiel leasing i realiteten vil være ikke-eksisterende i fremtiden. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil finansiel leasing i langt de fleste tilfælde ikke være en attraktiv finansieringsform. Der ses ikke at være nogen afgiftsmæssig begrundelse for denne indgribende og konkurrenceforvridende regulering af netop finansiel leasing. Tværtimod. Som en naturlig konsekvens heraf vil en lang række leasingselskaber få alvorlige finansieringsproblemer, og reelt være i fare for at lukke.

Sådan som lovens § 3 b, stk. 1, er formuleret i lovforslaget, vil det modsat situationen i dag medføre, at der ikke gyldigt kan indgås aftaler mellem leasinggiver og leasingtager i en finansiel leasingkontrakt omkring den økonomiske opgørelse ved leasingperiodens udløb og omkring over-/underskudsdeling, da dette ifølge lovforslagene vil flytte ved den økonomiske risiko ved leasingforhold, og derved det reelle ejerskab til køretøjet, da køretøjets reelle ejerskab i juridisk forstand anses for at være delt mellem leasinggiver og leasingtager i de tilfælde, hvor der er over-/underskudsdeling ved leasingperiodens udløb.

Det er FMLs opfattelse, at en fordeling af over-/underskud ved leasingperiodens udløb intet har med det reelle ejerskab til bilen at gøre, da f.eks. en overskudsdeling efter leasingperiodens udløb reelt er udtryk for, at leasingtager har betalt for meget under leasingperioden. Omvendt er et tab udtryk for, at leasingtager har betalt for lidt under leasingperioden, og i den forbindelse skal det bemærkes, at leasinggiver har risikoen for leasingtagers konkurs gennem hele leasingperioden med de nuværende regler.

Endvidere er det FMLs holdning, at finansiel leasing i sin nuværende form ikke strider mod hverken kreditaftaleloven og/eller forbrugeraftaleloven. Dette er også fast antaget i den juridiske litteratur. Det er endvidere FMLs opfattelse, at en efterfølgende regulering/fordeling af over-/underskud intet har med det reelle ejerskab til køretøjet at gøre, da leasinggiver på ingen måde har nogen interesse i at komme i en situation, hvor der kræves efterbetaling fra leasingtagers side, da dette reelt er udtryk for, at leasinggiver har fejlvurderet det finansielle aktiv og dets værdi ved kontraktudløb, samt at leasinggiver reelt kommer til at overtage kreditrisikoen for leasingtagers betalingsevne ved kontraktophør. Under alle omstændigheder er det FMLs holdning, at eventuel regulering af over-/underskud mest hensigtsmæssigt varetages i anden lovgivning, f.eks. kreditaftaleloven, og ikke i afgiftslovgivningen. Det bemærkes i øvrigt, at der allerede i det gældende styresignal er indsat en bemærkning om, at restværdien skal sættes til en forventet markedsværdi ved udløb af leasingkontrakten.

Finansiell leasing er en kendt og udbredt finansieringsmodel i Danmark, og den anvendes inden for en lang række andre områder uden nævneværdige problemer. Det er svært at se, at andre forhold skulle gøre sig gældende inden for området for finansiering af biler. Markedsaktører i alle andre brancher anvender finansieringsformen som almindelig, anerkendt juridisk holdbar leasingkonstruktion.

Som bilag til nærværende høringsvar vedhæftes notat af 10.10.2017 fra professor, ph.d. Claus Rohde vedrørende finansiell leasing.

Som det fremgår, er der ikke nogen afgiftsmæssig begrundelse for den indgribende regulering over for finansiell leasing, som lovforslaget lægger op til. Leasingtagers hæftelse for scrapværdi i en leasingkontrakt har intet med beregning af registreringsafgift at gøre. Den form for regulering af finansiell leasing, som lovforslaget lægger op til, er endvidere ifølge notatet en regulering, der griber unødvendigt og forstyrrende ind i de civilretlig anerkendte principper vedrørende finansiell leasing.

En eventuel regulering bør ikke ske indirekte via registreringsafgiftsloven, men i givet fald via kreditkøbs- og forbrugerbeskyttelsesreglerne.

Ad § 1, pkt. 7–10

Overordnet set er det FMLs holdning, at anvendelse af standardformularer inden for leasing er formålstjenligt, da det vil medføre en ensretning af bedømmelsen af leasingaftaler vedrørende forholdsmæssig registreringsafgift. Endvidere er det FMLs opfattelse, at en indførelse af et standarddokument ud fra et contract management-synspunkt vil lette den daglige administration af kontrakter samt gøre SKATs bedømmelsesgrundlag af leasingarrangementers validitet, herunder "hvem der er den reelle ejer", nemmere. Også ud fra et administrativt synspunkt kan forslaget tiltrædes. FML deltager gerne i arbejdet med udarbejdelse af standardformularer.

Det er derfor FMLs holdning, at anvendelse af standardformularer og standardkontrakter bør gælde alle, der erhvervsmæssigt beskæftiger sig med leasing af biler, uanset leasingform, og ikke alene ved leasingaftaler omkring forholdsmæssig betaling af registreringsafgift (flexleasing).

Endvidere er det FMLs holdning, at anvendelse af standardformularer bør gælde alle virksomheder, der udøver leasingaktiviteter i Danmark, uanset hvor virksomheden er hjemhørende - om dette er i Danmark eller i udlandet. Dette både for at sikre et ensartet kontraktgrundlag, men også for at undgå, at der opstår konkurrenceforvridning mellem aktører, der udøver deres virksomhed fra Danmark, og aktører, der udøver deres virksomhed uden for Danmark.

Ad § 1, punkt 11

Her bør ordene "førtidigt ophør" erstattes med ordene "førtidig opsigelse".

Ad § 1, punkt 35 og 36

Der henvises til punkt 5 e. Det skal nok retteligt være pkt. 5 d.

Ad § 1, punkt 41-42.

I forhold til de nugældende regler er der tale om en helt ny særregel i registreringsafgiftslovens § 9 a gående ud på, at der skal ske genberegning af den afgiftspligtige værdi, afgift m.v. under nærmere forudsætning (ved

leasing). I medfør af forslaget vil den afgiftspligtige værdi for visse nye køretøjer skulle opgøres og angives igen til SKAT, når ejerskabet til køretøjet ved salg er anden overdragelse også overgår til tredjepart, eller senest når køretøjet er blevet 4 måneder gammel regnet fra tidspunktet for den første registrering i køretøjsregisteret.

Sådan som forslaget er formuleret, omfatter det køretøjer, der indgår i leasingordning, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, og omfatter alene køretøjer, hvor leasing foregår som led i erhvervsmæssig aktivitet. Endvidere er brugte køretøjer ikke omfattet af forslaget, da den afgiftspligtige værdi for brugte køretøjer allerede i dag fastsættes til køretøjets almindelige pris uden afgift, men med moms ved salg til brugere her i landet, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 1.

Det er velkendt, at der i visse dele af leasingbranchen igennem en længere periode har foregået såkaldt "bilvask". Forholdet er kendetegnet ved, at der opstår et meget stort misforhold mellem listepriisen på en given bil og grundlaget for registreringsafgiften. Man har i lovforslaget forsøgt at imødegå dette forhold. Dette har man dog alene gjort i leasingsituationen ved at indføre et krav om, at bilen skal genvurderes seneste 4 måneder efter 1. registrering. Ud over at dette vil medføre usikkerhed i leasingsituationen om bilens værdi efter 4 måneder, vil dette også give kontraktretlige udfordringer, som vil skulle adresseres i eventuelle standardformularer. Lovforslaget i sin nuværende udformning forhindrer f.eks. ikke den situation, at en bil skaffes til Danmark som et køb til en lav registreringsafgift, for derefter at blive finansieret via f.eks. importørens finansieringsselskab.

Dette er efter FMLs opfattelse ikke hensigtsmæssigt, og man fjerner således ikke i realiteten problemet med biler, der kunstigt og konkurrenceforvridende kører "lovligt", uden at ejeren reelt har betalt registreringsafgift som for tilsvarende biler. Endvidere er det heller ikke præciseret i lovforslaget, hvorledes genberegningen af afgift reelt skal foretages. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at genvurderingen skal ske efter "niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet", uden at dette er nærmere afgrænset. Dette bør efter FMLs opfattelse præciseres yderligere, således at der forinden lovens vedtagelse er klarhed over, hvorledes denne vurdering efterfølgende skal gennemføres.

I lovforslagets punkt 42 foreslås det, at loftet over et brugt køretøjs afgiftspligtige værdi, som i dag er den oprindelige nypris, ophæves. Herefter vil brugte køretøjer skulle afgiftsberigtiges uden hensyn til den oprindelige nypris, og der er derfor ikke behov for særlige regler om genberegning for brugte køretøjer.

Den afgiftspligtige værdi for køretøjer, omfattet af den foreslåede § 9 a, stk. 1, vil skulle angives som et brugt køretøj efter lovens § 10, når det sælges eller på anden måde overdrages, eller når det er 4 måneder gammelt regnet fra første registreringstidspunkt. Registreringstidspunktet er her tidspunktet for dets første registrering i køretøjsregisteret.

I lovforslaget foreslås det, jf. § 9 a, stk. 2, at hvis den afgiftspligtige værdi ved angivelse efter § 9 a, stk. 1, som følge af enten salg, eller at køretøjet bliver 4 måneder gammelt, overstiger den afgiftspligtige værdi, hvoraf der oprindeligt er betalt afgift, så skal køretøjet afgiftsberigtiges på ny.

For køretøjer, der er omfattet af en leasingaftale, hvor der betales forholdsmæssig registreringsafgift, jf. lovens § 3 b, stk. 2 og 3, vil der ikke skulle opkræves afgift for den del af leasingperioden, som ligger forud for tidspunktet for genberegning af registreringsafgiften. Hvis man ved en genberegning af registreringsafgiften

kommer frem til en højere afgift, skal der ikke ske regulering for perioden forud for genberegningen. Som en naturlig konsekvens heraf betyder det, at man de første 4 måneder i praksis i mange tilfælde vil kunne køre afgiftsfrit.

Det er FMLs holdning, at dette er uhensigtsmæssigt i forhold til andre finansieringsformer, ligesom FML opfatter dette som værende konkurrenceforvridende.

Ved en eventuel revurdering af køretøjets afgiftspligtige værdi sker dette til niveauet for tilsvarende køretøjer på markedet. Det er ikke nærmere præciseret, hvorledes denne genvurdering skal foretages, og FML frygter, at det ofte vil være svært at fastslå niveauet for tilsvarende køretøjers pris på markedet, da en lang række køretøjer reelt afsættes via enstrengede leveringssystemer med den konsekvens, at prisfastsættelsen på markedet reelt ikke vil være fri eller dog kunstigt begrænset.

FML foreslår derfor, at såfremt der sker genberegning af en ny bil efter 4 måneder, så skal dette også ske med tilbagevirkende kraft fra 1. registreringstidspunkt. Herved undgås det også, at der kører biler rundt i 4 måneder med lav eller ingen registreringsafgift.

FML henleder endvidere opmærksomheden på, at SKATs nuværende juridiske vejledning ikke tager stilling til, hvorledes værdiansættelse skal ske for biler under 1 år, ligesom det nye udkast til styresignal heller ikke tager stilling til, hvorledes værdien af biler under 1 år fastsættes. I den forbindelse tager lovforslaget heller ikke højde for den situation, at der importeres en brugt bil, der er mere en 4 måneder gammel (der f.eks. har kørt 2.500 km), men under 1 år gammel, hvilket FML finder uhensigtsmæssigt. Det bør afklares, hvorledes sådanne biler eksakt prisfastsættes i forbindelse med fastsættelse af forholdsmæssig registreringsafgift.

Endvidere ser det ikke ud som om, at L 94 fra 2002 er taget i betragtning ved udarbejdelse af § 9 a, stk. 3. Resultatet af § 9 a, stk. 3 i sin nuværende formulering er, at der reelt vil kunne køres rundt i nye biler uden betaling af registreringsafgift i 4 måneder. Dette er også efter FMLs opfattelse uhensigtsmæssigt og giver heller ikke symmetri i leasing- og købsituationen.

Ad § 1, nr. 44

FML kan tilslutte sig øget gennemsigtighed og kan generelt tilslutte sig, at SKAT offentliggør oplysninger på nettet om køretøjers afgiftsberigtigelse.

FML henstiller dog, at de oplysninger, der kommer til at fremgå på SKATs hjemmeside, er fuldstændigt korrekte, og FML kan generelt tilslutte sig, at SKAT foretager så udførlige henvisninger til hjemmelsgrundlaget som overhovedet muligt.

Endvidere foreslår FML, at det tilsikres, at de offentligt tilgængelige oplysninger er 100 % korrekte og opdateret, således at der ikke først indberettes oplysninger, som herefter ændres ved en genberegning medførende, at den første indberetning derved er fejlagtig. Som systemet er i dag, fremgår det ikke af SKATs hjemmeside, om en foretaget indberetning efterfølgende er blevet korrigeret af SKAT. Dette medfører, at man reelt ikke har gennemsigtighed og ikke har 100 % sikkerhed for, at de oplysninger, der fremgår af SKATs hjemmeside, reelt er udtryk for de af SKAT godkendte vurderinger.

Ad § 1, pkt. 46

FML kan generelt tilslutte sig øgede krav om sikkerhedsstillelse for at imødegå svindel med registreringsafgift m.v.

FML foreslår derfor, at sikkerheden fastsættes svarende til 1 % af den årlige betalbare afgift fra den pågældende virksomhed. Opgørelsen af sikkerhedsstillelsen bør finde sted senest 5 måneder efter selskabets regnskabsafslutning.

Bestemmelsen i sin nuværende form efterlader efter FMLs opfattelse flere usikkerhedspunkter for opgørelse af sikkerhedsstillelsens størrelse. Endvidere er det FMLs opfattelse, at det ikke skal være en vurdering fra sag til sag, der fastlægger den eksakte sikkerhedsstillelse for det enkelte leasingselskab, men derimod en fastlæggelse af en generel beregningsform for sikkerhedsstillelsen, hvilket vil medføre ens vilkår for alle branchens aktører.

Ad § 3, stk. 4 - ikrafttrædelse og overgangsregler

De bindende aftaler, der nævnes, bør også omfatte leasingaftaler og ikke kun købsaftaler. Det ser ud som om, at det er en fejl, at der i denne regel nævnes "købsaftale".

Ad § 3, stk. 5

Ikrafttræden og overgangsreglerne efterlader tvivl om, hvornår branchen kan/ikke kan indgå de hidtidige (af SKAT) godkendte leasingaftaler, f.eks. vedrørende finansiel leasing.

Ad § 3, stk. 6

Tidsfristerne er efter FMLs opfattelse urealistiske og bør efter FMLs opfattelse forlænges markant.

Ad § 3, stk. 7

Der bør efter FMLs opfattelse indføres en hæftelse med regres i hele overgangsperioden.

Michael Clemmensen
Partner, Advokat

Anders Jessen
Advokat