

Claus Rohde

Professor, ph.d.

8716 5671 (dir.)

Arbejdsadresse: Juridisk Institut  
Bartholins Allé 16  
8000 Aarhus C  
cro@law.au.dk

Foreningen af Mindre Leasingselskaber  
Att. Bent Ove Larsen  
Finlandsgade 1., 1. tv.  
5100 Odense C

Aarhus, den 10. oktober 2017

### **Høringssvar – j.nr. 2017-5154 – vedr. lov om ændring af registreringsafgiftsloven**

Foreningen af Mindre Leasingselskaber (FML) har bedt om min vurdering af nogle problemstillinger med særligt fokus på leasing af biler i relation til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsloven, som Skatteministeriet den 3. ds. har sendt i høring med høringsfrist den 10 ds.

#### **1. Sammenfatning af væsentligste bemærkninger**

Det er sammenfattende min opfattelse, at lovforslaget vedrørende ændring af reglerne om muligheden for betaling af forholdsmæssig afgift for leasingbiler ikke gennemføres i sin nuværende form, idet indførelse af regler, som afskærer aftaler om restbetaling, overskudsdeling eller flytter en del af den økonomiske risiko til leasingtageren reelt vil afskære muligheden for betaling af forholdsmæssig afgift.

- Den foreslåede nye bestemmelse i RAL § 3 b, stk. 1, 2. pkt., som afskærer muligheden for forholdsmæssig afgifter, såfremt aftalen indeholder vilkår om overskudsdeling eller leasingtagers hæftelse for en del af leasinggivers økonomiske risiko vedrørende leasingforholdet vil være ødelæggende for det nuværende marked for finansiel leasing.
- Skærpelsen synes at bero på en opfattelse af, at leasinggiveren ikke har fuldt ejerskab til leasingbilen, hvis der findes sådanne klausuler. Dette kan ikke tiltrædes og må anses for at være i strid med gældende ret. En sådan væsentlig ændring af gældende ret, kræver en begrundelse, men forarbejderne udtaler sig ikke herom eller om behovet for denne skærpelse.
- Skærpelsen vil i realiteten udelukke anvendelse af § 3 b om forholdsmæssig afgift på finansielle leasingkontrakter. Disse udgør en betydelig del af markedet, og at reglerne om forholdsmæssig afgiftsbetaling blev indført for at afhjælpe de EU retlige problemer med tjenesteydelsers frie bevægelighed, som den tidligere ordning har afhjulpet. Før indførelsen af § 3 b skulle udenlandske leasingselskaber betale fuld registreringsafgift, hvilket fandtes at være en krænkelse af EU retten, når leasingbilen kun var tænkt anvendt i Danmark for en begrænset periode. En de facto afskaffelse af reglen i § 3 b for finansiel leasing kan give anledning til fornyede overvejelser om overholdelse af EU reglerne, og henset til den forventede reelle konsekvens, kan det ikke udelukkes, at der er grundlag herfor, uanset lovforarbejdernes understregning af, at der er tale om en generel ordning, som ikke diskriminerer danske og udenlandske selskaber.
- Ikrafttrædelsesbestemmelsen i § 3, stk. 4, bør præciseres, så indgåede leasingaftaler pr. 2. oktober 2017 kan afgiftsberigtiges for forudsat ved aftalens indgåelse.

Det foreslås, at lovændringen vedr. RAL § 3 b om leasing udskilles til et selvstændigt lovforslag, som underkastes en nærmere gennemgang. Herved opnås, at ændringen af registreringsafgiftsloven i øvrigt ikke forsinkes af et sådant arbejde.

## 2. Redegørelse

### 2.1. Kort om de nugældende regler om forholdsmæssig registreringsafgift

Efter de gældende regler i registreringsafgiftslovens (RAL) § 1, stk. 1, skal der som udgangspunkt betales fuld registreringsafgift ved første indregistrering af motorkøretøjer. Tilsvarende gælder ved reparation eller ombygning, som ændrer køretøjets afgiftsmæssige identitet.

En væsentlig undtagelse hertil findes i den såkaldte leasingregel i RAL § 3 b. Efter bestemmelsen kan Told- og Skatteforvaltningen efter ansøgning fra et leasingselskab, dvs. alene for erhvervsdrivende give tilladelse til forholdsmæssig afgiftsbetaling af et leasingkøretøj, der alene registreres med henblik på tidsbegrænset anvendelse i Danmark. Registreringsafgiften opkræves for hele leasingperioden efter nærmere fastsatte procentsatser pr. måned afhængig af bilens alder i forhold til første registrerings- eller ibrugtagningstidspunkt samt en forrentning af den resterende del af den beregnede registreringsafgift.

Der er i skatteforvaltningens administrative retningslinjer, jf. styresignal SKM2011.27 og meddelelse SKM2012.358 opstillet nærmere krav til leasingaftalens indhold, der dels har kontrolformål, dels skal sikre, at SKAT i forbindelse med ansøgningsprocessen modtager de fornødne oplysninger til at kunne behandle ansøgningen og vurdere realiteten i leasingforholdet og som supplerer de oplysningskrav, der allerede følger af lovens § 3 b, stk. 9, hvorefter kræves oplysninger om parterne, det leasede køretøj og dets udstyr og beskaffenhed, angivelse af leasingydelse og eventuelt andre ydelser, der skal betales, oplysninger om hhv. leasing- og betalingsperiodens varighed og starttidspunkt, eventuelle køberetter- eller købepligter og anvisningsretter- og pligter samt oplysninger om opsigelsesvilkår og om andre relevante aftaler.

Det er en grundlæggende betingelse for at kunne opnå tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift i leasingforhold efter § 3 b, at der er tale om en reel leasingaftale mellem en leasingvirksomhed og en leasingtager, dvs. at leasingvirksomheden er ejer, og at leasingtager betaler vederlag for brugsretten. I vurderingen heraf indgår bl.a. spørgsmålet om køberet og købepligt samt om der reelt er et finansieringselement i aftalen.

Efter leasingperiodens udløb kan leasinggiver enten sælge bilen uindregistreret, afgiftsberigtige efter de gældende regler eller kan begære foretaget en værditabsberegning efter RAL § 9, stk. 7.

Muligheden for betaling af forholdsmæssig afgift hviler på en tilladelse og udgør en undtagelse til hovedreglen om betaling af fuld afgift. Tilladelsen anses som udgangspunkt for bortfaldet, hvis leasingaftalen ændres eller afbrydes før leasingperiodens udløb, eller hvis det leasede køretøj skifter afgiftsmæssig identitet, bortset fra ved de ændringer, som er angivet i RAL § 3 b, stk. 6, og som kan ske, uden at disse ændringer forinden skal godkendes af SKAT, herunder skift af leasingtager eller leasinggiver eller ændring af det maksimale antal kørte kilometer.

## 2.2. Lovforslagets § 1, nr. 5 – ændring af RAL § 3b, stk. 1.

Den foreslåede ændring af RAL § 3b, stk. 1, lyder:

»Der kan ikke meddeles tilladelse efter 1. pkt., hvis der i leasingaftalen eller i en aftale i forbindelse hermed indgår vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager eller om, at leasingtager hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet.«

Ifølge de almindelige lovbemærkninger (s. 21) er der tale om en stramning, som begrundes i, at der ved ikke er tale om reelt leasingforhold, men i stedet et delt ejerskab, såfremt leasingtager hæfter for en del af den økonomiske risiko i aftalen.

Det hedder således (s. 21):

»Hvis der i en leasingaftale indgår vilkår om overskudsdeling ved eksempelvis et efterfølgende salg af køretøjet eller ved udbetaling af en forsikringssum, anses det ikke for et reelt leasingforhold, idet leasinggiver ikke udøver en ejers rådighed over køretøjet. En økonomisk fornuftig ejer af et køretøj vil ikke under normale omstændigheder aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet anses derfor for reelt delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at det er leasinggiver, der formelt ejer køretøjet, og betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift vil derfor ikke være opfyldt.«

Udsagnet gentages i lovbemærkningerne til ændringslovens § 1, nr. 5 (s. 38).

Synspunktet harmonerer ikke med den almindelige formueretlige kvalifikation og kan ikke tiltrædes. Der indføres derved en ny definition på leasing i lovbemærkningerne til RAL § 3 b, som væsentligt adskiller sig fra de almindeligt anerkendte formueretlige regler.

Det bemærkes, at den skatteretlige kvalifikation som udgangspunkt vil være underlagt den formueretlige kvalifikation. Dette forudsættes bl.a. i den juridiske vejledning C.C..2.4.1.2., hvorefter der som betingelse for afskrivning kræves ejerskab, og dette som udgangspunkt skal fastlægges som i civilretlig forstand og tilsvarende i SKATs styresignal SKM 2011.27 (s. 5), og som henviser til dagældende ligningsvejledning vedr. ejerskab som betingelse for afskrivningsret (s. 6).

Der er derfor grund til at beskrive den formueretlige sondring mellem leasing og afbetalingskøb, som tilsvarende må udgøre udgangspunktet for en sådan sondring i relation til RAL § 3 b.

### 2.2.1. Det formueretlige udgangspunkt

Ved leasing bevarer leasinggiveren ejendomsretten og overlader alene brugsretten til leasingtageren. Den relevante sondring, som er afgørende i såvel formueretlige henseende og i henhold til den hidtidige skatteretlige praksis er, om leasingselskabet har bevaret ejerskab over bilen, eller om der er tale om et lejekøb.

Lejekøb er kreditkøb, der kamufleres som et lejevforhold, men som i øvrigt har kreditkøbets karakteristika. Det afgørende er derfor, om der er realitet i leasingaftalen, eller om det oprindeligt var hensigten, at leasingtageren skulle blive ejer af genstanden. I så fald vil der allerede fra aftalens indgåelse foreligge et kreditkøb, som i givet fald skal opfylde kreditaftalelovens oplysningskrav og krav til gyldigt ejendomsforbehold; i forbrugerforhold er navnlig 20%-udbetalingskravet problematisk.

Finansiell leasing, hvor kontrakten er uopsigelig for en periode, der svarer til genstandens økonomiske levetid, og hvor de samlede leasingafgifter reelt svarer til en amortisering af enten hele anskaffelsessummen eller værditabet i leasingperioden, ligner afbetalingskøb. Der foretages derfor en prøvelse af, hvad der er realiteten i kontrakten.

Grundsætningen udtrykkes direkte i kreditaftalelovens § 4, nr. 16 om lejekøb: »Som køb med ejendomsforbehold anses også en aftale, der er betegnet som lejekontrakt, eller hvorefter betalingen i øvrigt fremtræder som vederlag for brug af tingen, såfremt det må antages at have været meningen, at modtageren af tingen skal blive ejer af den.« Bestemmelsen svarer til tidligere bestemmelser i afbetalingsloven og kreditkøbsloven.

### **2.2.2. Køberet og købspligt**

Indeholder kontrakten en ret eller pligt for leasingtageren til at købe bilen, kan det fra begyndelsen have været hensigten, at leasingtageren ved aftalens udløb, skulle blive ejer af bilen.

Udgangspunktet efter såvel domspraksis som i den juridiske litteratur er, at leasingselskabernes ejendomsret accepteres, og at der kræves særlige holdepunkter for at omkvalificere en leasingaftale til et afbetalingskøb. Det afgørende er, om det allerede fra aftalens indgåelse var hensigten, at leasingtageren ved aftalens udløb, skulle blive ejer af bilen.

Hvis leasingtageren har både ret og pligt til at købe genstanden til en fast pris ved kontraktens udløb, vil det være oplagt, at genstanden skal overgå til leasingtager: Er prisen fordelagtig for leasingtager, vil han udnytte sin ret. Er prisen fordelagtig for leasingselskabet, vil han udløse leasingtagers forpligtelse.

Hvis der kun er tale om enten en køberet eller en købepligt, er det afgørende, om det ved aftalen på forhånd må anses for klart, at retten vil blive udnyttet.

Det er ikke på forhånd klart, at en køberet til markedspris eller en fast pris, som ligger tæt ved den forventede markedspris, vil blive udnyttet. En sådan usikkerhed om, hvorvidt ejendomsretten vil overgå til leasingtageren vil typisk indebære, at leasingselskabets ejendomsret består. Der er derfor intet til hinder for at indrømme leasingtageren en ret til at købe genstanden til markedspris ved leasingperiodens udløb. Dette accepteres også efter hidtidig skatteretlig praksis, jf. SKM 2011.27 (s. 6).

Er der derimod tale om en køberet på så fordelagtige vilkår, at det må anses for overvejende sandsynligt, at retten vil blive udnyttet, foreligger et kamufleret kreditkøb. Det har i så fald reelt

været parternes intention fra kontraktens indgåelse, at lejer skulle have ejendomsretten til genstanden. Selv om køberen potentielt kunne være afskåret fra at købe genstanden, f.eks. pga. risiko for konkurs, må vurderingen foretages i forhold til, om en økonomisk fornuftig leasingtager ville udnytte retten.

Se som eksempler på, at en bedømmelse har medført, at en kontrakt ikke er anset for en leasingaftale U 1999.401 H (ret til at købe hotel til nedskrevet værdi ved leasingsaftalens udløb og leasingydelser beregnet som den samlede finansiering; ikke lejeforhold), U 2004.317 H (køber kunne efter minimumslejeperiodens udløb købe apparatet for 1 kr.; anset for kreditkøb), tilsvarende U 2004.329 H (1), U 2002.182 V (lejeaftale vedrørende maskiner med et selskab i økonomiske vanskeligheder anset som et kreditkøb. Sælger havde afvist salg på kredit og at indgå en leasingaftale. Landsretten lagde vægt på ordrebekræftelsens formulering, og at der var indrømmet en køberet på særdeles gunstige vilkår. Herefter fandt landsretten, at det havde været aftalt, at lejer skulle ende med at blive ejer af maskinen) og U.2006.1 H (aftalen var blevet ændret til leje, idet køberen ikke kunne opfylde det dagældende udbetalingskrav, og kontrakten var skrevet som en købeaftale med anvendelse af købsterminologi, som ellers ikke gav mening).

Hvor leasingtageren har købepligt til en så høj pris, at det også på forhånd er klart, at købepligten vil blive udløst, må der ligeledes foreligge kreditkøb. En købepligt er derimod næppe i sig selv tilstrækkeligt, da leasingselskabet måske vil foretrække at sælge til anden side.

Efter retspraksis foretages en konkret vurdering af realiteten i den pågældende aftale.

Det kan derfor ikke tiltrædes, når det i lovbemærkningerne til § 1, nr. 5, anføres, at

»Det er f.eks. i forbindelse med ordningen med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift ikke muligt at aftale vilkår om, at leasingtager har køberet eller -pligt til det pågældende køretøj, da dette begrænser leasinggivers handlerum ved aftalens udløb og indikerer, at leasingforholdet giver leasingtager en delvis retlig rådighed over køretøjet. Dette er ikke foreneligt med grundbetingelsen om, at leasinggiver skal være den reelle ejer af køretøjet.«

Det er ikke korrekt, at vilkår om køberet og købepligt automatisk medfører, at reglerne om forholdsmæssig afgift er uanvendelige som uforenelig med grundbetingelsen om leasinggiver som reel ejer. Udtalelsen er derfor under alle omstændigheder for unuanceret.

Lovbemærkningernes konklusion må antages at bero på en misforståelse, idet der er forskel på den begrænsning i leasinggivers rådighed, som ligger i, at leasinggiver skal respektere en sådan forkøbsret, og en ejendomsret til leasingbilen.

En sådan ændring af retsstillingen bør have sikker og klar lovhjemmel, og ikke blot indeholdes i en lovbemærkning. Det er endvidere uklart, om ændringens ordlyd »leasingtageren hæfter for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko«, når ordlyden mest naturligt retter sig mod overskuddsdelen og hæftelse for en difference ift. leasingbilens scrapværdi.

### 2.2.3 Anvisningsret og anvisningspligt

For at undgå tvivlsspørgsmål, som et vilkår om købspligt eller køberet kan give anledning til, indeholder mange leasingkontrakter i stedet vilkår om, at leasingtager har pligt til at anvise en uafhængig tredjepart, der ved leasingperiodens udløb vil købe bilen. Den anviste køber skal typisk købe til en på forhånd fastsat pris, og leasingtager vil ifalde erstatningsansvar ved misligholdelse af denne pligt, eller der er knyttet vilkår om, at leasingtageren skal betale en evt. differencesum.

Uanset de forskellige variationer i kontraktspraksis er resultatet, at leasingtageren bærer risikoen for, at bilen kan sælges til den forudsatte pris, som ligger til grund for leasingberegningen.

I lyset af at leasingselskaberne som finansieringsselskaber ikke har interesse i bilerne, men alene disses formueværdi, må det anses for sandsynligt, at købepligten vil blive udnyttet. Dette kunne tale for at anse kontrakterne for afbetalingskontrakter.

Imidlertid er der ikke tale om en købepligt for leasingtager, men derimod en pligt til at anvise en tredjemand som køber. Efter kreditaftalelovens definition synes det afgørende at være, om hensigten er, at leasingtageren skal blive ejer. Domspraksis synes at være i overensstemmelse hermed.

I U 1983.334 H (og U 1983.338 H (1 og 2)) havde en leasingtager af landbrugsmaskiner efter de indledende 5 år ret til at forlænge lejeaftalen og til at forlange, at leasingselskabet skulle sælge maskinerne til en af leasingtager anvist køber. Leasingtager skulle i så fald oppebære 90% af salgsprovenuet. Højesteret fandt ikke grundlag for at antage, at det ved kontraktens indgåelse var meningen, at appellanten skulle blive ejer af de omhandlede maskiner. Da kontraktforholdet ikke havde mistet karakteren af leje, fordi kontrakten åbnede lejeren mulighed for efter uopsigelighedsperiodens udløb at opnå en økonomisk fordel ved maskinernes salg til anden side, blev leasingselskabets ejendomsret opretholdt.

Dommen illustrerer, at Højesteret er tilbageholdende med at tilsidesætte parternes kvalifikation af aftalen uden klare holdepunkter herfor, at det afgørende er, om det var meningen at leasingtageren skulle blive ejer af det leasede, og at en anvisningsklausul med mulighed for overskudsdeling ikke fratager leasingselskabet dets ejerskab til leasingaktivet.

Jeg er ikke bekendt med anden domspraksis om spørgsmålet, og begrundelsen i lovforarbejderne for at afskære muligheden for at aftale overskudsdelingen som uforenelig med kravet til leasinggiverens ejerskab ud fra almindelige regler, forekommer ikke begrundet, og stemmer heller ikke overens med domspraksis. En sådan nyfortolkning af gældende ret må kræve en reel begrundelse, som bør fremgå af forarbejderne.

Det anførte og citerede i lovforarbejderne (s. 17 og s. 38) om, at overskudsdeling medfører, at leasingforholdet ikke er reelt, og at »[E]n økonomisk fornuftig ejer af et køretøj vil ikke under normale omstændigheder aftale at dele en fortjeneste ved salg med en uafhængig tredjepart. Ejerskabet anses derfor for reelt delt mellem leasinggiver og leasingtager, uanset at det er

leasinggiver, der formelt ejer køretøjet, og betingelserne for at anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift vil derfor ikke være opfyldt.« må afvises som værende i strid med gældende ret, selv om dette formentlig er begrundelsen. Synspunktet om delt ejerskab er helt uunderbygget.

Spørgsmålet er herefter, om en anvisningsklausul med pligt til anvisning kunne blive anset for omgåelse. En sådan omgåelsesbetragtning skulle støttes på et synspunkt om, at leasingtageren bærer de samme økonomiske byrder som en ejer, selv om han ikke opnår formel ejendomsret. Indeholder kontrakten en anvisningsklausul, vil leasingtageren vil være ansvarlig for misligholdelse af kontrakten i mangel af anvisning af en sådan køber eller betale en eventuel difference, og dermed reelt bære den økonomiske byrde ved kontraksophør.

Rækkevidden af denne omgåelsesbetragtning er dog tvivlsom og uafklaret i domspraksis. Til forskel fra U 1983.334 H, som angik en anvisningsret og leasingtagers ret til overskuddet, er der her tale om en anvisningspligt eller pligt til at inddække et eventuelt tab. Dommen har dermed ikke afklaret spørgsmålet. Se derimod FM 2015.82 ØLK, hvor landretten fandt, at en anvisningsklausul om leasingtagers pligt til på anfordring til at anvise en køber ikke medførte, at aftalen var et kreditkøb. I afgørelsen henvises til en utrykt landretskendelse, der nåede samme resultat.

I betragtning af den tilbageholdenhed, som retspraksis udviser, må det antages, at leasingarrangementet kan opretholdes allerede fordi køberen ikke er leasingtageren. At leasingelskabet fortsat har en gevinstmulighed, såfremt salg til tredjemand til en højere pris kan gennemføres, dvs. ikke kræver en køber anvist, bestyrker en sådan antagelse.

Omgåelse kan formentlig højst komme på tale, hvor det på forhånd er klart, at anvisningspligten vil blive udnyttet, således at leasinggiveren ikke bærer en reel driftsrisiko. Dette vil være mere nærliggende, hvor f.eks. engangsudbetalingen og/eller de løbende ydelser sættes så lavt, at den pris, den anviste køber skal betale, er klart højere end scrapværdien eller markedsprisen. I så fald er det så godt som sikkert, at anvisningspligten vil blive udnyttet, og en omgåelsesbetragtning er mere nærliggende. Tilsvarende hvor leasingtageren tillige har en anvisningsret hvorved det er klart, at han vil anvise en køber, hvis restværdien er lavere end markedsprisen.

#### **2.2.4. Leasingtager hæfter for hele eller en del af leasinggivers økonomiske risiko**

Lovforslaget indebærer efter sin ordlyd, at vilkår om at leasingtager helt eller delvist hæfter for leasinggivers risiko ved leasingforholdet, afskærer mulighed for tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Denne skærpelse begrundes ligeledes med, at leasingforholdet ellers ikke er reelt, dvs. som udslag af almindelige principper.

Begrundelsen er efter min opfattelse ikke holdbar og unuanceret.

Hvis leasingelskabet hverken bærer en risiko for gevinst eller tab eller har nogen rådighed over aktiver, er det nærliggende at frakende arrangementet sin realitet. I så fald foreligger reelt et

låneforhold, da leasingselskabet ikke har interesse i genstanden ud over formueværdien til betaling af anskaffelsessummen. og betragtningen er i den forstand korrekt.

I skatteretspraksis er leasingselskaber i sådanne tilfælde nægtet fradragsret, jf. bl.a. højesteretsdommene U 2001.556 H og U 2003.1739 H. Den juridiske vejledning omtaler anden domspraksis, hvorefter retten efter en bedømmelse af aftalekomplekssets realitet når frem til, at der alene er søgt konstrueret et afskrivningsberettiget aktiv gennem et formelt ejerskab uden reelle økonomiske risici under leasingforholdets forløb eller ved ophør. Afgørelserne vedrører navnlig sale-and-lease back arrangementer og er konstruktioner, hvor leasinggiveren ikke bærer nogen reel økonomisk risiko, og hvor leasinggiverne ikke reelt havde ejerbeføjelser over aktiverne. I disse tilfælde førte en helhedsbedømmelse af arrangementets realitet til, at der ikke var tale om et reelt ejerforhold, som kunne begrunde skattemæssig afskrivning.

Almindelige leasingaftaler afskiller sig efter min opfattelse herfra. For det første tilvejebringer leasingselskaberne normalt selv finansieringen til erhvervelse af leasinggenstandene og hæfter herfor. Afhængigt af leasingkontrakterne vil selskabet også bære risikoen for bilens restværdi ved leasingperiodens udløb. Hertil kommer, at leasingselskabet bærer risikoen for leasingtagers betalingssevne i den forstand, at vilkår om hæftelse for restværdi, vil være uden værdi, hvis leasingtageren ikke er i stand til at honorere kravet, herunder er blevet insolvent. Normalt vil leasinggiver også hæfte for mangler og vedligeholdelse af leasingbilen og efter omstændighederne visse løbende driftsudgifter.

Lovforarbejdernes fokus på overvæltning af risiko til leasingtageren, viser manglende forståelse for finansiel leasing. Det er heller ikke korrekt, når det i forarbejderne anføres, at der ved risikodeling i realiteten opstår et delt ejerskab om leasingbilen (s. 38).

Formålet med finansiel leasing er typisk finansieringsformål, og leasingvederlaget er fastsat med udgangspunkt i finansieringen samt fortjenstmargen.

Leasingvederlaget kan – groft sagt – opdeles i 1) udbetaling/engangsbetaling ved aftalens indgåelse, 2) størrelsen af den løbende ydelse og 3) hæftelse for evt. differencesum. Hvis scrapværdien overstiger det forudsatte, er dette – alt andet lige – udtryk for, at enten engangsbetalingen eller leasingydelse har været for høje. Dette kan reguleres med en klausul om overskudsdeling. Er scrapværdien derimod lavere end forudsat i kontrakten, er dette udtryk for, at engangsbetalingen eller leasingydelse har været for lave, og denne risiko kan afhjælpes ved et vilkår om anvisningspligt eller hæftelse for et differencekrav.

For fuldstændighedens skyld bemærkes, at der selvsagt også kan opstå sådanne reguleringsbehov pga. ændringer i bil- eller finansmarkederne, eller ved politiske indgreb.

At der kan reguleres på alle tre poster i kontrakten, er i overensstemmelse med det almindelige udgangspunkt om aftalefrihed og benyttes som forhandlingsparametre i den almindelige konkurrence i branchen. Der ses ingen særlig grund til at afskære muligheden for at aftaleregulere ved overskudsdeling eller resthæftelse, heller ikke som del af registreringsafgiftsreglerne, og domspraksis i stedet har fokus på, om der er tale om konstruerede forhold i forhold til almindelige



formueretlige regler for at opnå en skattemæssig fordel, og leasinggiver ikke bærer nogen reel driftsrisiko.

Endelig bør det fremhæves, at formuleringen af bestemmelsen efter ordlyden er ganske bred. Aftalevilkår om, at leasingtager hæfter for visse udgifter, f.eks. ejeravgift, udskiftning af dæk eller andre sliddele, og udbedring af skader mv., som ellers ville påhvile ejeren, og som kan ændres sig, vil i sig selv kunne bevirke, at muligheden for forholdsmæssig registreringsafgift er udelukket.

Der ses ingen afgiftsmæssig begrundelse herfor, og resultatet synes at bero på en overfortolkning af domspraksis.

Det bemærkes, at det ovenfor anførte om finansielle leasingaftaler alene angår ikke-forbrugerftaler. Ved forbrugerftaler har forbrugeren en ufravigelig ret til at frigøre sig efter 12 måneder, jf. forbrugerftalelovens § 28. Da opsigelsesbestemmelsen er ufravigelig, kan den heller ikke knyttes til økonomisk byrdefulde betingelser såsom betaling af restværdi.

### 3. EU retlige spørgsmål

Som beskrevet i lovforarbejderne (s. 32 f) blev muligheden for forholdsmæssig afgift for udenlandske leasingfirmaer indført efter, at EU-Domstolen i relation til leasing af køretøjer havde fastslået, at en medlemsstat ikke må pålægge fuld registreringsafgift på køretøjer, som udenlandske leasingselskaber i en tidsbegrænset periode leaser til borgere i den medlemsstat pga. forbuddet mod restriktioner i tjenesteydelsens frie bevægelighed. De udenlandske leasingselskaber ville derved reelt være afskåret fra at udbyde deres ydelser over landegrænser i tilfælde, hvor leasingkøretøjerne ikke er bestemt til varig anvendelse i den pågældende anden medlemsstat. Sådanne leasingkøretøjer må derfor kun pålægges en forholdsmæssig afgift, og afgiftsbeløbet skal være proportionalt med varigheden af den midlertidige anvendelse.

Den foreslåede skærpelse vil i realiteten udelukke anvendelse af § 3b om forholdsmæssig afgift på mange finansielle leasingkontrakter, da vilkår om leasinggivers risiko normalt er delvist flyttet til leasingtageren, hvilket på den anden side modsvarer i de aftalte vilkår, herunder om leasingydelsens størrelse.

I lyset af at disse udgør en betydelig del af markedet, og at reglerne om forholdsmæssig afgiftsbetaling blev indført for at afhjælpe de EU-retlige problemer med tjenesteydelsens frie bevægelighed, som den tidligere ordning har afhjulpet, kan en de facto afskaffelse af reglen i § 3 b for finansiel leasing kan give anledning til fornyede overvejelser overholdelse af EU reglerne.

Såfremt konsekvensen bliver, at finansiel leasing stærkt begrænses, kan ikke dette udelukkes, uanset lovforarbejdernes understregning af, at der er tale om en generel ordning, som ikke diskriminerer danske og udenlandske selskaber.

For en god ordens skyld bemærkes, at det pga. den særdeles korte høringsfrist ikke har været mulighed for at forfølge dette spørgsmål nærmere.

#### 4. Overgangsregler

For at undgå tvivl bør det i ikrafttrædelsesreglen i § 3, stk. 4, ske præcisering af, at bindende leasingaftaler indgået senest 2. oktober 2017 kan indgå i henhold til de hidtil gældende regler.

I modsat fald risikerer leasingfirmaer at være bundet af allerede indgåede aftaler, som er indgået under forudsætning om betaling af forholdsmæssig afgift, men hvor leasingbilen endnu ikke er leveret eller indregistreret. Dette vil indebære lovgivning, som griber ind i allerede eksisterende kontrakter og dermed et element af lovgivning med tilbagevirkende kraft. Dette har næppe været hensigten.

Dette gælder også selv om lovforslagets § 3, stk. 5, bestemmer, at køretøjer, der er afgiftsberigtiget efter § 3 b 2. oktober 2017 først har virkning, når der indtræder en ny afgiftsperiode, dvs. hvis afgiftsperioden forlænges, eller hvis der sker omregistrering.

#### 5. Afsluttende bemærkninger

RAL § 3 b er en særlig regel om betaling af registreringsafgift. Det står derfor også lovgiver frit at indskrænke undtagelsesreglens anvendelsesområde.

Problemet med det foreliggende lovforslag er, at der savnes en nærmere begrundelse for den foreslåede væsentlige ændring, som derimod søges begrundet i uholdbare almindelige betragtninger om ejendomsret eller ejerskab.

Det er uhensigtsmæssigt at fravige det almindeligt anerkendte og sunde princip om, at den civile kvalifikation af et givent spørgsmål også er afgørende for den skatteretlige kvalifikation, uden at der foreligger tungvejende grunde hertil.

--ooo0ooo--

På grund af den korte høringsfrist har jeg alene haft mulighed for at koncentrere mig om lovforslagets forhold til formueretlige regler. Derimod har jeg ikke forholdt mig nærmere til lovforslaget øvrige indhold.

Med venlig hilsen

Claus Rohde