

European Commission
Directorate-General TAXUD
Rue de Luxembourg 40
B-1000 Bruxelles

Klage over de danske regler for registreringsafgift på køretøjer

På vegne af Finans og Leasing og dets medlemmer, der opererer med leasing af køretøjer på det danske marked, skal vi hermed indgive klage til Europa Kommissionen over nye danske regler for leasing-selskabers beregning af registreringsafgift på motorkøretøjer.

Efter vores opfattelse strider de nye danske regler mod EU-traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser, jf. 56 TEUF. Udover at de nye danske regler er i strid med 56 TEUF, er det samlede danske regelsæt for registreringsafgift af motorkøretøjer også i strid med EU-traktatens regler om frie varebevægelser, jf. 110 TEUF, og EU-traktatens regler om konkurrence, jf. 101 TEUF/4 TEU.

Der er tale om nye regler, som den danske Skatteminister har fremsat lovforslag om til vedtagelse i det danske Folketing den 3. oktober 2017, og som har fået virkning for biler, der er indregistreret fra 3. oktober 2017. Lovforslaget vedlægges til orientering.

Lovforslaget, der i forvejen er politisk flertal for, indebærer, at leasingselskaber skal beregne og betale en afgift på biler, der stilles til rådighed på det danske marked, som i mange tilfælde vil være højere end den afgift, bilforhandlere skal betale ved indregistrering af helt identiske nye biler.

De foreløbige konsekvenser af lovforslaget er, at visse leasingselskaber allerede har sat deres udbud af leasing på hold, ligesom det må forventes en mærkbar og alvorlig nedgang i antallet af leasingaftaler på det danske marked til fordel for bilkøb.

Da den danske registreringsafgiftslov således har alvorlige konsekvenser og medfører uoprettelige skader for leasingbranchen på det danske marked, og reglerne endvidere strider mod legalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet, skal vi anmode Europa-Kommissionen om at behandle vores klage som en særlig hastesag.

Vi skal i det følgende uddybe vores klage. For at få forstå de danske regler for registreringsafgift af motorkøretøjer vil vi indledningsvis beskrive de hidtidige regler og den historiske udvikling bag disse.

De danske regler – ny bestemmelse

Den centrale bestemmelse i lovforslaget får følgende ordlyd:

»§ 9 a. For nye køretøjer, som er eller efter deres anvendelse kunne være omfattet af § 3 b, som er omfattet af § 8, stk. 9, eller som anvendes til erhvervsmæssig udlejning eller erhvervsmæssigt udlån, skal den afgiftspligtige værdi angives som et brugt køretøj efter § 10, når ejerskabet til køretøjet ved salg eller anden overdragelse overgår fra den første registrerede ejer til en tredjepart, dog senest 4 måneder efter tidspunktet for første registrering. Udlån af en virksomheds køretøjer til virksomhedens egne ansatte i forbindelse med arbejdets udførelse anses ikke for erhvervsmæssigt udlån, medmindre disse køretøjer anskaffes eller anvendes med henblik på videresalg.

Stk. 2. Overstiger den efter stk. 1 angivne afgiftspligtige værdi den afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering, fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi til den angivne afgiftspligtige værdi efter stk. 1. Denne værdi anses herefter for køretøjets oprindelige afgiftspligtige værdi. Køretøjet afgiftsberigtiges på ny efter de almindelige regler for det pågældende køretøj på det tidspunkt, hvor den afgiftspligtige værdi fastsættes på ny efter 1. pkt., dog fradrages den oprindeligt betalte afgift. For leasingkøretøjer, for hvilke der betales afgift efter § 3 b, stk. 2 og 3, efteropkræves der ikke afgift for den del af den kontraktfastsatte afgiftsperiode, som ligger forud for det tidspunkt, hvor den fornyede afgiftsberigtigelse skal foretages.

Stk. 3. Fastsættes køretøjets afgiftspligtige værdi efter stk. 2, kan der for leasingkøretøjer samtidig hermed og efter anmodning foretages en opgørelse af afgiftsdifference i medfør af § 3 b, stk. 7, med udgangspunkt i køretøjets afgiftspligtige værdi fastsat ved første registrering og uanset at leasingforholdet ikke ophører på dette tidspunkt. Foretages en sådan opgørelse af afgiftsdifference, medtages perioden, som opgørelsen vedrører, ikke ved senere opgørelser af afgiftsdifference for det samme køretøj.

Stk. 4. Ejere af køretøjer omfattet af stk. 1 har pligt til af egen drift at angive den afgiftspligtige værdi efter stk. 1 og til at fastsætte den afgiftspligtige værdi og afgiftsberigtige køretøjet efter stk. 2.

Stk. 5. Dokumentation for angivelse og fastsættelse af den afgiftspligtige værdi skal opbevares i 3 år og stilles til rådighed for told- og skatteforvaltningen efter anmodning.

Stk. 6. Undlader en ejer af et køretøj omfattet af stk. 1 at angive eller fastsætte den afgiftspligtige værdi eller at afgiftsberigtige køretøjet i overensstemmelse med stk. 1 og 2, kan told- og skatteforvaltningen fastsætte den afgiftspligtige værdi efter § 10 og beregne og opkræve eventuel yderligere afgift på dette grundlag, jf. stk. 2. Told- og skatteforvaltningen kan i grove eller gentagne tilfælde afmelde køretøjet fra Køretøjsregisteret og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne.«

De danske regler – historisk set

Den danske registreringsafgift af motorkøretøjer (herefter registreringsafgift) er i hovedsagen en værdi-afgift.

Efter de hidtidigt gældende regler betales der en afgift på 105 % af bilens værdi op til 106.600 kr. og 150 % i afgift af den resterende værdi. Der gives forskellige tillæg og fradrag i afgiftsgrundlaget og selve afgiften for blandt andet sikkerhedsudstyr og brændstoføkonomi. Disse satser mv. ændres også ved de nye regler, men bortset fra det er principperne for beregningen af afgiften den samme.

Afgiftsgrundlaget er prisen ved salg til bruger her i landet. Hvis en bilforhandler sælger en bil til en kunde, er afgiftsgrundlaget således salgsprisen eksklusive registreringsafgiften.

Leasingselskaber kan selv indregistrere og betale afgiften. Afgiftsgrundlaget er i dette tilfælde leasing-selskabets købspris, som er den samme pris som den pris, leasingselskabet har betalt i salgspris eksklusive afgift til forhandleren.

I bilens afgiftsgrundlag skal der altid indregnes en minimumsavance til forhandleren på 9 %, selv om forhandleren måtte have solgt bilen med en lavere avance end 9 %.

Før 1996 blev afgiftsgrundlaget fastsat til den vejledende udsalgspris, som bilimportøren havde anmeldt til de danske skattemyndigheder. Hermed havde importøren – på grund af afgiftens betragtelige størrelse – direkte indflydelse på forhandlerens udsalgspris. Dette stred imidlertid mod den gruppefritagelsesordning under konkurrenceretsreglerne, som automobilbranchen havde opnået. Af hensyn til Danmarks loyalitetsforpligtelse, jf. 4 TEU, til loyalt at sikre gennemførelse af EU-rettens bestemmelser blev disse regler derfor ophævet.

I 1997 blev der indført regler om, at forhandleren frit kunne fastsætte sin salgspris og dermed sit afgiftsgrundlag, under den forudsætning at afgiftsgrundlaget som minimum indeholder en salgsavance på bilen på 9 %. Det vil sige forhandlerens indkøbspris tillagt en avance på mindst 9 %.

I kraft af at leasingselskaberne er storkunder hos forhandlerne, kan leasingselskaberne i mange tilfælde opnå rabatter, der indebærer, at deres indkøbspris svarer til minimumsafgiftsgrundlaget på forhandlerens indkøbspris + 9 %.

Det er imidlertid ikke alene leasingselskaberne, der opnår store rabatter hos bilforhandlerne. Konkurrencen på bilmarkedet indebærer, at bilforhandlerne også til private og andre erhvervsvirksomheder end leasingselskaber sælger langt hovedparten af bilerne til en pris, der svarer til minimumsavancen på bilforhandlerens indkøbspris.

Leasingselskaberne opnår således de facto ikke større rabatter på bilforhandlerens indkøbspris, end mange tilsvarende private og andre erhvervsvirksomheder kan opnå.

Når private og andre erhvervsvirksomheder end leasingselskaber køber en ny bil, betales registreringsafgiften med det fulde beløb ved indregistreringen. Hvis bilen senere eksporteres, kan den residualafgift, der er tilbage i bilen, godtgøres. Godtgørelsen beregnes på grundlag af, hvad der skal betales i afgift for en tilsvarende (brugt) bil, der importeres til Danmark, fratrukket 15 %.

Leasingselskabet har imidlertid mulighed for at betale afgiften forholdsmæssigt for den periode, som bilen er indregistreret til leasing i Danmark. Afgiften beregnes på grundlag af den fulde registreringsafgift og betales med 2 % af den fulde afgift de første 3 måneder af leasingperioden, 1 % af den fulde afgift de næste 33 måneder af leasingperioden og med ½ % for de måneder af leasingperioden, der overstiger 36 %. Den forholdsmæssige afgift betales i sin helhed ved indregistreringen af bilen. Til betalingen

tillægges en rente af den ikkeskyldige afgift. Det vil sige, at hvis leasingperioden er 36 måneder, udgør afgiften ($3 \times 2 \% + 33 \times 1 \%$) 39 % af den fulde registreringsafgift. Renten beregnes på grundlag af de 61 % i afgift, der ikke skal betales.

Det er efter vores vurdering i sig selv et spørgsmål om, hvorvidt den danske stats rentekrav er EU-stridigt, jf. EU-Domstolens retspraksis som senest fastlagt ved dom af 19. september 2017 i sag C-552/15, EU-Kommissionen mod Irland, men vores klage angår for nuværende ikke dette spørgsmål.

Leasingselskabernes mulighed for i Danmark at betale forholdsmæssig afgift hviler på reglerne om fri udveksling af tjenesteydelser med baggrund i den retspraksis, som EU-Domstolen knæsatte ved dom i sag C-451/99, Cura Anlagen. I første omgang – i 2003 – kom reglerne om forholdsmæssig betaling af afgift alene til at gælde udenlandske leasingselskaber. Danske leasingselskaber fik imidlertid – helt konkurrencebetinget rimeligt – i 2008 ved lovforslag L64 også adgang til betaling af forholdsmæssig afgift. Alle leasingselskaber har hermed i dag mulighed for at betale forholdsmæssig afgift.

Også ved lovforslag L64/2008 blev der indsat en mulighed for at genberegne afgiften efter leasingperiodens udløb.

Anledningen hertil var, at Europa-Kommissionen havde indledt en traktatkrænkelssag mod Danmark, fordi reglerne på daværende tidspunkt ikke opfyldte kravene om fuld proportionalitet mellem den opkrævede afgift og bilens anvendelsesperiode i Danmark.

Hvis muligheden for genberegning af afgiften anvendes, sker dette ved en vurdering af bilens værdi ved leasingperiodens udløb. Bilens værdi og afgiften heraf fastsættes på grundlag af, hvad en identisk bil vil blive vurderet til og heraf afgiftsbelastet med, hvis den blev indført til Danmark som brugt i samme stand som den pågældende bil, der har været leaset. Den hermed fremkomne afgift sammenholdes med den afgift, der er betalt for leasingperioden. Hvis der som følge heraf er blevet betalt for meget i afgift, tilbagebetales den for meget betalte afgift til leasingselskabet. Omvendt, hvis der er betalt for lidt i afgift, betales der yderligere i afgift.

I visse tilfælde har tilbagebetalingen af afgiften været så stor, at der reelt for den periode, hvor bilen har været anvendt til leasing, ikke er blevet betalt afgift for brugen af bilen på de danske veje. Dog er der af disse biler under alle omstændigheder blevet betalt rentetillæg, jf. ovenfor.

Såvel leasingbranchen, den danske regering, det danske folketing som uafhængige eksperter har været enige om, at en sådan situation – hvor der for visse leasingbiler ikke har været betalt afgift – ikke har været meningen. Det har formentlig heller ikke været Europa-Kommissionens ærinde med den i 2007/08 påtænkte traktatbrudssag, ligesom EU-Domstolen, bl.a. i de nævnte domme, også utvetydigt har fastslået, at det enkelte medlemsland har ret til at kræve afgift for den periode, hvor bilen anvendes i medlemsstaten.

Problemet opstår imidlertid ikke som følge af de indkøbspriser og dermed den afgift, som leasingselskaberne kan indregistrere bilerne til, men derimod som følge af, at værdiansættelsen – der som nævnt

sker på basis af importprisen for en tilsvarende brugt bil – er for høj (og dermed i strid med de frie varebevægelser), hvilket vi skal vende tilbage til.

De situationer – som er få i den større sammenhæng – hvor der de facto ikke har været nogen afgiftsbetaling for bilens anvendelse i Danmark, er den direkte årsag til, at den danske regering har fremlagt det lovforslag, som vores klage angår.

Hovedprincipperne i lovforslaget er følgende:

- At der for samtlige biler, der er indregistreret af leasingvirksomheder, skal ske en genberegning af afgiften ved videresalg eller senest 4 måneder, efter bilen er taget i brug.
- At den genberegnete afgift fastsættes efter handelsværdien, og der opkræves supplerende afgift i de tilfælde, hvor den aktuelle handelsværdi er højere end den faktiske købspris.
- At muligheden for afgiftsberigtigelse af restværdien baseret på prisen ved første indregistrering bortfalder.
- At standardkontrakter bliver obligatoriske for danske leasingvirksomheder, og disse kontrakter skal udarbejdes i samarbejde med SKAT, herunder vil der komme præciserende indholdsmæssige krav til leasingkontrakterne.

Den nye lovgivning rammer således samtlige biler, som indregistreres af leasingselskaber, selv om det problem, som alle var enige om var til stede, i udgangspunktet var begrænset til – de forholdsvis få – tilfælde, hvor den reelle afgiftsbetaling for brugen på danske veje var 0 kr.

Vi vil nu gennemgå, hvilke bestemmelser i EU-traktaten disse nye regler strider mod, og hvilke konsekvenser dette har for leasingvirksomheder, der opererer på det danske marked.

Fri udveksling af tjenesteydelser – fastsættelsen af afgiften

Som allerede nævnt hviler leasingselskabernes mulighed for at betale forholdsommæssig afgift på reglerne om fri udveksling af tjenesteydelser med baggrund i den retspraksis, som EU-Domstolen indførte ved afgørelsen i sag C-451/99, Cura Anlagen, og senest bekræftet ved dommen af 19. september i sagen EU-Kommissionen mod Irland.

Der skal således være fuld proportionalitet mellem den opkrævede afgift og bilens anvendelsesperiode i Danmark.

De nye danske regler indebærer, at leasingselskaber på det danske marked reelt set ikke længere har mulighed for at anvende deres faktiske indkøbspris som grundlag for betaling af afgiften for den del af leasingperioden, der overstiger 4 måneder. Da en leasingaftale sædvanligvis løber over en 24- eller 36-måneders periode, vil der således for den normale leasingperiode være risiko for, at afgiften i 20 eller 32 måneder overstiger den afgift, der vil skulle betales af den faktiske indkøbspris.

Den nye lovgivning betyder således for det første, at det enkelte leasingselskab ikke kan fastsætte nogen endelig afgift på indregistreringstidspunktet.

Da lovforslaget omfatter samtlige biler, der indregistreres af leasingsselskaber, er det meget gennemgribende, og det indebærer for det andet, at leasingsselskaber kommer til at betale en højere registreringsafgift end private og virksomheder, der har opnået samme rabatter som leasingsselskaberne, men som anskaffer bilen ved køb til eget brug.

Leasingvirksomheder skal i registreringsafgiftslovens forstand anses for bruger ved erhvervelse af biler til leasing. Deraf følger, at priser, som frembydes på markedsmæssige vilkår, som udgangspunkt må anses for at være almindelige priser ved salg til bruger – og dermed udgøre registreringsafgiftsgrundlaget. Af den danske skatteministers svar på spørgsmål 13 og 16 i det lovforberedende arbejde til L94/2012 kan det også udledes, at aftalerabatter, og dermed også lavere priser end den udbudte markedspris, skal være grundlaget for beregning af registreringsafgiften. Specifikt anerkendte den danske skatteminister i svaret på spørgsmål 13, at der godt kan betales forskellig registreringsafgift af to ens biler, eksempelvis hvis et leasingsselskab kan forhandle sig frem til en lavere pris ved køb af flere biler end en forbruger, der køber en bil. Som allerede nævnt kan en forbruger, der køber en bil, i mange tilfælde forhandle sig frem til samme rabatter som leasingsselskabet.

Efter lovforslaget fikseres afgiftsgrundlaget, hvilket efter vores opfattelse er i direkte modstrid både med hidtidig førte nationale principper og med EU-retten. Leasingsselskaber har den fordel, at de opnår stor-kunderabatter. Det er de frie markeds kræfter, der gør sig gældende, og derfor er der ikke noget odigt heri. De afgiftsprovenumæssige virkninger heraf for den danske statskasse er til dels afbødet af reglen om, at afgiftsgrundlaget skal indeholde en avance på mindst 9 %.

Langt de fleste biler – leasing som almindeligt køb – indregistreres som allerede nævnt på grundlag af minimumsprisen på 1,09.

Med de regler, der er lagt op til, kommer leasingsselskabernes afgiftsgrundlag i mange tilfælde til at være højere, end tilfældet vil være for låne- eller kontantfinansierede køb. Det vil sige, at "salg" afgiftsmæssigt i mange tilfælde får en fortrinsstilling i forhold til "leasing". Det hænger i høj grad sammen med, at den handelsværdi, der anvendes som grundlag for at vurdere afgiftsandelen af bilen ved import af tilsvarende brugte biler, bygger på gennemsnitsbetragtninger, hvori indgår sædvanlige avancer, og derfor ikke er baseret på, at de fleste biler de facto indregistreres til 1,09.

Hertil kommer, at leasingsselskaber i sagens natur – navnlig for så vidt angår privatleasing – er bundet af aftalen ved dennes indgåelse. Leasingsselskaber kan derfor ikke uden videre hæve leasingydelsen og kan i forbindelse med genberegningen af afgiften risikere tab på kontrakten for den periode, der løber ud de 4 måneder. Dvs. ikke usædvanligt i en periode på 32 måneder. Det skyldes, at leasingsselskaberne ikke kan forudse, hvad den genberegnete afgift rent faktisk kommer til at andrage.

Leasingsselskaberne har ganske vist alternativt mulighed for at udforme kontrakten, så leasingydelsen over for kunden fastsættes på basis af "de til enhver tid gældende skatter og afgifter". Et sådant element indeholder imidlertid – når kunden ved, at der skal ske en genberegning af afgiften for den del af leasingperioden, der går ud over de 4 måneder – en meget høj grad af økonomisk usikkerhed for kunden, som vil kunne få kunden til at vælge køb frem for leasing. En af de helt afgørende fordele, som kunden

opnår ved leasing, er netop økonomisk sikkerhed. Ud fra en markedspsykologisk vinkel rammer de nye regler derfor også hårdt.

Der er derfor også en høj grad af risiko for, at danske bilbrugere vælger køb frem for leasing, fordi "køb" får en afgiftsmæssig fortrinsstilling.

Denne situation er efter vores opfattelse i klar strid med EU-retten, jf. EU-Domstolens retspraksis og EU-Kommissionens stillingtagen over for Danmark i 2008. EU-Domstolens dom af 19. september 2017 i sag C-552/15, EU-Kommissionen mod Irland, underbygger dette. Det skal i den forbindelse bemærkes, at EU-Domstolens retspraksis både i almindelighed og i forhold til registreringsafgift ikke hviler på ordlyden af lovgivningen – de jure – men derimod på reglernes faktiske indvirkning – de facto.

Dommen af 19. september 2017 omhandler som bekendt en situation, hvor Irland i første omgang opkrævede fuld afgift uanset hensyntagen til den faktiske påtænkte varighed af brugen af bilen på Irlands område. Hvis der ses bort fra dommens faktuelle forhold, og der i stedet i præmisserne indtænkes de danske regler i dommen, vil de danske regler utvivlsomt ikke overholde EU-Domstolens retspraksis.

Der vil således bl.a. være tale om diskrimination af leasingselskaber i de tilfælde, hvor et udenlandsk leasingselskab vælger at importere den bil, der skal stilles til rådighed for en leasingstager i Danmark. I denne situation vil et dansk og et udenlandsk leasingselskab ved genberegningen efter 4 måneder ganske vist blive stillet i samme situation, men det udenlandske leasingselskab vil i mange tilfælde blive stillet dårligere end et dansk salg af bilen, fordi salget kan ske til en definitiv afgiftsberigtigelse på 1,09.

Internationale virksomheder indgår i mange tilfælde globale leasingaftaler med deres leasingselskab. Det betyder eksempelvis, at en global tysk industrikoncern kan indgå masteraftale med et globalt tysk leasingselskab. Med de nye regler i Danmark vil det tyske leasingselskab imidlertid ikke kunne tilbyde en konkurrencedygtig aftale i forhold til køb i Danmark. Alternativt ikke kunne tilbyde en fast leasingydelse, fordi denne på grund af genberegningen ændrer sig. Dette vil i mange tilfælde afholde den globale kunde fra en dansk aftale, fordi sikkerhed om leasingydelsens størrelse er essentiel, jf. ovenfor, i kundens krav til en leasingaftale.

Hertil kommer, at det under alle omstændigheder vil være umuligt eller i bedste fald uforholdsmæssigt vanskeligt at beregne leasingydelsen. En leasingydelse hviler som et banklån på en annuitetsberegning, hvori der ud over hovedstolen (anskaffelsesprisen med fradrag af førstegangsbetaling) indgår en restværdi. Forskellen mellem hovedstol og restværdi er de løbende afdrag. Både hovedstol og afdrag berøres af genberegningen, og det vil praktisk talt ikke være muligt at beregne en leasingydelse ved aftalens indgåelse.

De nævnte eksempler – og der er kun tale om eksempler, for der vil være flere konsekvenser – indebærer de facto, at de danske regler efter vores opfattelse er i strid med EU-reglerne.

Som alle aktører og eksperter er enige i, skal der skal lovgives mod utilsigtet – afgiftsfri – brug af leasingbiler på de danske veje. Løsningen herpå behøver imidlertid ikke være så gennemgribende som

tilfældet med de nye danske regler. Det kan efter vores opfattelse klares med en langt mindre indgribende og mere konkret løsningsmodel.

Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at den fordel, leasingselskaberne har ved at betale forholdsmæssig afgift, økonomisk modvirkes af rentetillægget, samt at leasingydelser i modsætning til almindelig forbrugerkredit er momspligtige. Set over bilens brugsperiode er leasing – med undtagelse af de utilsigtede tilfælde, hvor der i dag på grund af genberegningen de facto ikke betales afgift af brugen – derfor alt andet lige en fordel for den danske statskasse.

Fri udveksling af tjenesteydelser – tekniske hindringer

Ud over afgiftsbetalingen har EU-Domstolen også i Cura Anlagen-dommen og i flere andre sager forholdt sig til handelshindringer i form af tekniske krav.

De danske skattemyndigheder har allerede støttet af den eksisterende lovgivning praktiseret en meget snæver fortolkning af mulighederne for ændringer i kontrakterne, uden at disse ændringer udløser betaling af fuld afgift.

Efter de nye danske regler er der risiko for, at der vil blive stillet yderligere betingelser til danske leasingselskabers kontrakter, og at de danske skattemyndigheder tillige skal have "et afgørende ord" i formuleringen af aftaleforholdet mellem to civilretlige parter. Dette forekommer i sig betænkeligt og er efter vores vurdering også i strid med EU-retten.

Den de facto interesse, den danske statskasse har i aftaleforholdet, er, at der reelt er tale om leasing, og der betales den korrekte afgift.

For at de danske skattemyndigheder kan fastslå, at der de facto er tale om leasing, skal de danske skattemyndigheder have sikkerhed for tre forhold:

1. At den betaling, der lægges up front, ikke er så stor, at den reelt fjerner det egentlige finansieringselement. De danske skattemyndigheder har i den forbindelse fastsat en grænse på 30 % af bilens værdi.
2. At aftaleforholdet i leasingperioden omfatter en brugsret og modsætningsvis ikke en overdragelse af ejendomsretten.
3. At der ved aftaleforholdets udløb ikke er aftalt handelspligter (købepligt mv.) eller er fastsat en restværdi, der er så lav, at leasingtager alt andet lige vil få overdraget ejendomsretten til bilen.

I relation til betalingen af selve afgiften samt renten af den ikkebetalbare del af afgiften er det væsentligt for de danske skattemyndigheder at kunne fastslå, at

1. Den fulde registreringsafgift fastlægges, som danner grundlag for beregningen af den forholdsmæssige registreringsafgift

2. Beregningen af den forholdsmæssige registreringsafgift er korrekt set i forhold til grundlag og antal måneder, leasingaftalen løber.
3. Beregningen af den rente, der skal betales, baseres på antallet af måneder, som leasingperioden udløber.

Alle krav til leasingselskaberne, der ikke har betydning for ovennævnte, vil med den klare EU-Domstols praksis, der er på området, efter vores opfattelse have karakter af EU-stridige tekniske handelshindringer.

Hvis vi igen ser på den situation, hvor eksempelvis en global tysk industrikoncern indgår aftale med et tysk internationalt leasingselskab, og hvor det internationale leasingselskab enten selv stiller bilerne til rådighed for den tyske industrikoncerns aktiviteter i Danmark, eller det internationale leasingselskab lader sit danske leasingselskab varetage opgaven, vil krav om standardkontrakter mv. indebære en teknisk hindring for den fri udveksling af tjenesteydelser.

Det vil eksempelvis være tilfældet, hvis parterne efterfølgende indgår af aftale om skifte af betalingsbetingelser eller andet. Den danske kontrakt vil på grundlag heraf ikke kunne ændres, uden at der er risiko for, at det får indflydelse på registreringsafgiftens forfald. Det bemærkes i den forbindelse, at for udenlandske leasingselskaber er valget af betaling af forholdsmæssig registreringsafgift ikke et afgiftsmæssigt "gode", men derimod et forhold, de har afgiftsmæssigt krav på, jf. EU-Domstolens retspraksis som senest stadfæstet i ovennævnte sag mellem EU-Kommissionen og Irland.

Fri udveksling af varer

Som vi allerede har nævnt, er den største udfordring med de gældende regler for registreringsafgift, at den afgiftspligtige værdi, der fastsættes ved import af brugte biler, i mange tilfælde er for høj bedømt på EU-rettens regler om fri udveksling af varer. Og det er i virkeligheden hér, problemet ligger med hensyn til den utilsigtede udnyttelse af reglerne for reelt at opnå afgiftsfri benyttelse på de danske veje.

I princippet burde løsningen derfor umiddelbart være, at de danske regler for værdifastsættelse for brugte importerede biler revurderes, så de ikke bygger på gennemsnitsberegninger af den teoretiske oprindelige udsalgspris, men derimod på beregninger baseret på den faktiske udsalgspris.

Det synes derfor endnu mere ejendommeligt, at netop reglerne for fastsættelsen af afgiftsværdien for brugte køretøjer – frem for at blive revurderet – fastholdes og vendes mod hele leasingbranchen på det danske marked, selv om også beregninger, som det danske Skatteministerium har oplyst til Folketinget, viser, at det trods alt kun er en mindre del af de leasede biler, der har været genstand for utilsigtet udnyttelse.

EU's konkurrenceret

Regelændringen har taget udgangspunkt i, at det grundlag, hvorpå leasingselskaberne kan indregistrere bilerne, er for lavt. Dette er imidlertid efter vores opfattelse en forkert præmis. Med baggrund i den frie konkurrence og EU's håndhævelse heraf via konkurrenceretsreglerne, er der ikke nogen pris, der er rigtig eller forkert. De sammenligninger, der har været draget af leasingselskabernes priser og markedspriserne, har baseret sig på de vejledende udsalgspriser, hvor det som allerede nævnt, og som også er Skatteministeriet bekendt, kun er en mindre del af samtlige nyvognsanskaffelser, der sker til markedsprisen.

Danmark har indført en regel omkring minimumsavance ved beregning af registreringsafgift. Bestemmelsen blev som nævnt indført i 1997, og med 9% tillægget blev der gjort plads til fri handel, samtidig med at statskassen blev sikret et acceptabelt mindsteprovenu.

Selv med de påtænkte sænkninger af afgiftssatsen udgør registreringsafgiften fortsat en meget stor del af bilens pris. Leasingbiler vil imidlertid de facto fremover, hvis der indføres regler om genberegning, ikke alene blive afgiftspålagt med 9 %, men tillige en variabel afgift, der alt afhængigt af leasingselskabernes forhandlingsevne, omregnet til % vil kunne udgøre et så højt samlet procenttillæg, at afgiften vil virke konkurrencehæmmende for leasingselskaber i forhold til egentlig bilkøb.

---oo0oo---

Der er tale om et kompliceret regelsæt, og vi skal derfor anmode Europa-Kommissionen om et hastemøde, hvor vi nærmere kan redegøre for de danske regler og de afledte konsekvenser heraf, der som nævnt efter vores opfattelse indebærer en åbenlys overtrædelse af EU-traktatens regler om fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser samt EU's konkurrenceret.

Denne efter vores opfattelse åbenlyse overtrædelse er særdeles betænkelig i forhold til den generelle retsorden som fastlagt i EU-traktaten og af EU-Domstolen, hvorefter der i alle medlemsstater skal gælde et utvetydigt retssikkerhedsprincip og legalitetsprincip.

Med venlig hilsen


Rune Grøndahl
Partner


Flemming Lind Johansen
Partner