

HØRINGSNOTAT VEDRØRENDE UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM VISSE UDBYDERE AF LEASING AF MOTORKØRETØJER

18. november 2025
2025 - 8674

1. Indledning	2
2. Generelle bemærkninger.....	2
3. Bemærkninger til konkrete emner	3
3.1. Anvendelsesområde	3
3.2. Egnetheds- og hæderlighedskrav.....	6
3.3. Påbud om nedlæggelses af hverv	8
3.4. Konfiskation.....	9
3.5. Holdbar forretningsmodel	12
3.6. Kreditaftalelovens § 52 a om betalingsevnevurdering	13
3.7. Forretningsgang for betalingsevnevurdering	14
3.8. Inddragelse af tilladelse	14
3.9. Aktiviteter omfattet af hvidvaskloven	16
3.10. Mulighed for at undtage virksomheder, der udøver aktivitet i begrænset omfang, fra hvidvaskloven	16
3.11. Sagsbehandlingstiden.....	17
3.12. Afgift.....	18
3.13. Information fra Skatteforvaltningen	18
3.14. Adgang uden retskendelse	20
3.15. Tilsyn	21
3.16. Ikrafttrædelse og overgangsordning	21
3.17. Offentliggørelse.....	22
3.18. Dobbeltsanktionering.....	23
4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.	24

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at indføre en tilladelsesordning for virksomheder, der udbyder leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift her i landet. Tilladelsesordningen skal være med til at gøre det sværere for kriminelle at misbruge sådanne leasingvirksomheder til bl.a. økonomisk kriminalitet.

Som en del af tilladelsesordningen indføres der krav om, at en leasingvirksomhed skal have forretningsgange, som dokumenterer, at virksomheden er i stand til at overholde reglerne om betalingsevnevurdering. Derudover vil ledelsesmedlemmerne i leasingvirksomheden skulle leve op til en række egnetheds- og hæderlighedskrav, som skal sikre, at leasingvirksomheden ledes af tilstrækkeligt egnede og hæderlige personer.

Med lovforslaget bliver leasingvirksomheder, der opnår tilladelse, underlagt hvidvaskloven og dermed også hvidvasktilsyn. Det for at styrke den eksisterende forebyggende ramme og være med til mere effektivt at bekæmpe hvidvask.

Lovforslaget har været i offentlig høring i perioden den 18. september 2025 til 20. oktober 2025. Lovforslaget har i samme periode været offentliggjort på høingsportalen.dk. Der er modtaget 15 høringssvar med bemærkninger til udkastet til lovforslag.

De generelle bemærkninger til lovforslaget gennemgås i afsnit 2 nedenfor, og de konkrete bemærkninger til de enkelte emner i lovforslaget gennemgås i afsnit 3 nedenfor.

Enkelte høringssvar har givet anledning til mindre redaktionelle ændringer af lovteknisk karakter, hvorfor de ikke omtales nærmere i dette notat, da de ikke angår substansen. Bemærkninger, der ikke angår lovforslaget, omtales ikke i nærmere i dette notat.

2. Generelle bemærkninger

DI Bilbranchen, FDM, Finans Danmark, Finans & Leasing, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring og Pension samt Mobility Denmark hilser generelt udkastet til forslag til lov om visse leasingvirksomheder velkommen, og håber det kan være med til at bidrage til at bekæmpe kriminalitet i forbindelse med leasing.

Autobranschen i Danmark (ABD) finder, at lovforslaget ikke vil løse de grundlæggende udfordringer på området, da de kriminelle aktører ikke vil lade sig begrænse eller opleve nævneværdige begrænsninger i at anskaffe sig leasingbiler som konsekvens af lovforslaget. Lovforslaget vil derfor

ikke forhindre misbrug men resultere i, at flere mindre leasingvirksomheder vil lukke til skade for konkurrencen på markedet.

Kommentar

National enhed for Særlig Kriminalitet (NSK) og skattemyndighederne vurderer, at det særligt er på området for leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, at de ser mest svindel og kriminalitet på leasingområdet. Det gælder fx grove forsætlige overtrædelser af afgiftslovgivningen samt hvidvask og bedrageri ved f.eks. kloning af stjålne biler.

Med lovforslaget foreslås det derfor at indføre en tilladelsesordning, som med kravene om erfaring og faglig kompetence samt et tilstrækkeligt godt omdømme vil understøtte, at virksomheder, der driver aktiviteter med leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, har en ansvarlig drift og ledelse. NSK vurderer, at tilladelsesordningen vil gøre det sværere for de leasingvirksomheder, som er forbundet med økonomisk kriminalitet, og som i visse tilfælde har kobling til rocker- og bandemiljøet, at fortsætte deres drift.

Tilladelsesordningen kan dog ikke stå alene, og skal derfor også ses i sammenhæng med den generelle styrkede kontrol af leasingområdet på bl.a. Skatteministeriets område.

3. Bemærkninger til konkrete emner

3.1. Anvendelsesområde

Danske Advokater (DA), DI Bilbranchen (DIB), Carta-koncernen v/ Focus Advokater (Carta), FDM, Finans Danmark (FIDA), Finans og Leasing (F&L), Forsikring og Pension (F&P) og Mobility Denmark (MOB) foreslår, at lovforslaget skal omfatte leasing af alle motorkøretøjer og ikke kun leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift.

DA, F&P og MOB bemærker, at overtrædelser af hvidvasklovgivningen og bedrageri ved eksempelvis kloning af stjålne biler vil kunne flytte sig til leasing på fuld eller ingen afgift, hvis ordningen alene omfatter motorkøretøjer indregistreret på forholdsmæssig registreringsafgift.

DIB lægger vægt på, at NSK har vurderet, at leasingbranchen er forbundet med grove forsætlige overtrædelser af afgiftslovgivningen og er koblet til hvidvask og bedrageri ved eksempelvis kloning af stjålne biler. Dette medfører, at lovforslaget bør omfatte alle typer billeasing.

MOB bemærker, at en tilladelsesordning, der omfatter motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, vil kunne miste sin relevans, hvis der fremover sker en omlægning eller afskaffelse af registreringsafgiften.

MOB finder endvidere, at der bør være en klar afgrænsning mellem udlejning og leasing og foreslår, at der henvises til reglen om registrering af brugere i motorkøretøjsregisteret på 30 dage.

FDM er enig i, at problemet i dag først og fremmest findes i forhold til køretøjer, der leases på forholdsmæssig registreringsafgift. De opfordrer dog til at loven fra begyndelse tager højde for, at problemerne vil kunne brede sig til f.eks. de elbiler, der i dag ikke er omfattet af registreringsafgift.

F&L og DA bemærker, at lovforslaget bør omfatte alle leasingvirksomheder, uanset hvilke aktiver de leaser for at have den fulde effekt. F&L finder, at dette skal sikre, at der bliver dæmmet op overfor kriminalitet og sikrer tillid til branchen. F&L vil dog kunne acceptere, at tilladelsesordningen bliver begrænset til alene at gælde for al leasing af motorkøretøjer, uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, men støtter ikke lovforslaget, hvis det kun omfatter leasing på forholdsmæssig registreringsafgift. F&L nævner, at der også kan ske væsentlig svindel med biler med fuld afgift f.eks. ved opgørelse af værdien af en brugt importeret bil, og det må forventes, at der vil ske en vandring af kriminalitetsbilledet fra biler på forholdsmæssig registreringsafgift til biler på fuld eller ingen registreringsafgift. F&L anfører desuden, at antallet af leasingvirksomheder efter deres opfattelse ikke vil være højere, hvis alle aftaler om leasing af motorkøretøjer omfattes.

F&L finder endvidere, at subleasing bør være omfattet af lovforslaget, da der mange gange i denne konstruktion sker svindel, ligesom alle former for aftaler om brugsret til en bil bør være omfattet af loven, uanset om den betegnes som leje eller leasing.

ABD, Dansk Erhverv (DE) og Dansk Mobilitet (DM) støtter, at lovforslaget alene finder anvendelse på leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. DE og DM bemærker, at myndighederne har konstateret problemer med misbrug, hvidvask og koblinger til rocker- og bandemiljøet på netop dette område.

ABD, DE og DM støtter, at lovforslaget ikke finder anvendelse på virksomheder, der udbyder leasing af motorkøretøjer, hvor der er betalt fuld registreringsafgift, ligesom det heller ikke finder anvendelse på virksomheder, der videreformidler leasingaftaler af køretøjer, som de ikke er indehavere af. DE og DM finder, at dette sikrer en klar og forudsigelig regulering. ABD finder, at en udvidelse af anvendelsesområdet vil have karakter af unødvendig regulering med dertilhørende omkostninger til branchen.

DE og DM finder det afgørende, at biludlejningsvirksomheder, der ikke driver leasingvirksomhed, ikke er omfattet af lovforslaget. Biludlejning er

reguleret i Udlejningsbekendtgørelsen, og det vil derfor ikke være proportionalt eller være i overensstemmelse med de udfordringer, som er omfattet af lovforslaget, hvis biludlejning skulle omfattes af lovforslaget. Det vil alene skabe unødigt dobbeltregulering og administrative byrder.

Dansk Bilbrancheråd (DBR) finder, at anvendelsesområdet for lovforslaget bør justeres, så der stilles lempeligere krav til leasingvirksomhed med et mindre antal leasingaftaler på forholdsmæssig registreringsafgift. Det brede anvendelsesområde medfører, at små og mellemstore virksomheder omfattes af tung regulering, der medfører væsentlige administrative byrder, og der vil være en betydelig risiko for, at visse mindre leasingvirksomheder vil være nødsaget til at lukke på grund af omkostningerne til afgift, ligesom dokumentation for forretningsgange vil være store. DBR kan derfor ikke støtte, at lovforslaget vedtages i sin nuværende udformning.

Kommentar

National enhed for Særlig Kriminalitet (NSK) og skattemyndighederne vurderer, at det er på området for leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, at de ser mest svindel og kriminalitet på leasingområdet. For at sikre en målrettet og proportional ordning er lovforslaget afgrænset til at finde anvendelse på leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift.

NSK vurderer, at tilladelsesordningen vil gøre det sværere for mange af de leasingvirksomheder, som er forbundet med økonomisk kriminalitet, og som i visse tilfælde har kobling til rocker- og bandemiljøet, at fortsætte deres drift.

Lovforslaget omfatter i overensstemmelse med det udfordringsbillede, som NSK og skattemyndighederne har anført, ikke leasing fra en leasinggiver til en leasingtager, der subleaser køretøjet videre. Det skyldes, at det kun er i det oprindelige leasingforhold mellem leasinggiver og leasingtager, at der er mulighed for at opnå forholdsmæssig registreringsafgift. Da subleasinggiver ikke ejer køretøjet, er disse subleasing-virksomheder ikke omfattet af loven, når de leaser køretøjet videre.

For så vidt angår biludlejningsvirksomhed skal det bemærkes, at det ikke er afgørende om en aftale betegnes som leje eller leasing. Det afgørende er, om brugeren får brugsret til motorkøretøjet i en bestemt afgrænset periode mod løbende betaling, og at registreringsafgiften for køretøjet og forrentningen af afgiften betales efter registreringsafgiftslovens § 3 b. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at en lejeaftale, hvor personen med brugsretten til køretøjet ikke skal registreres som bruger i køretøjsregisteret, vil falde uden for lovens anvendelsesområde. Endvidere fremgår det, at en lejeaftale med en varighed på 30 dage eller derover, og som

kræver registrering i køretøjsregisteret, men som ikke er indgået efter registreringsafgiftslovens § 3 b, ikke vil være omfattet.

Lovforslaget skelner ikke mellem størrelsen af leasingvirksomhederne, og indeholder derfor de samme regler for virksomheder omfattet af loven, uanset virksomhedernes størrelse. Det skyldes, at der med lovforslaget foreslås en enkel ordning, der indeholder få betingelser for at opnå og bevare en tilladelse. Betingelser, der givet udfordringsbilledet, vurderes rimelige at stille både til store og små virksomheder. Der vurderes derfor ikke grundlag for at differentiere lovforslagets krav i forhold til virksomhedernes størrelse.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer fsva. lovforslagets anvendelsesområde.

3.2. Egnetheds- og hæderlighedskrav

DIB og MOB støtter kravet om egnethed og hæderlighed hos ledelsen i leasingvirksomheder. MOB foreslår dog, at også leasingvirksomhedernes ledende medarbejdere med ansvar for kreditvurdering, risikostyring og compliance skal omfattes af tilsvarende krav. Det skyldes, at disse medarbejdere ofte har reel ledelse og indflydelse på virksomhedens drift.

DA og F&L mener i relation til kravet om 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed, at personer kan have fået relevant erfaring med leasingvirksomhed og betalingsevnevurdering fra andre typer af virksomhed, herunder fra pengeinstitutter, forbrugslånsvirksomheder, bilsælger eller bilimportør, hvorfor denne erfaring også bør kunne indgå i egnethedsvurderingen.

F&L og MOB foreslår desuden, at det være muligt at inddrage relevant erfaring med leasing opnået i andre lande end Danmark i egnethedsvurderingen, hvis personen har tilsvarende kvalifikationer og brancheindsigt.

F&L foreslår samtidig, at der i bemærkningerne til bestemmelsen om egnethed slettes, at personen skal have erfaring med brug af Skatteforvaltningens selvanmeldersystem, da det afgørende bør være, at personen har kendskab til indgåelse af leasingaftaler og reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift.

Advokatrådet (AR) og DA foreslår, at det bør overvejes at etablere en uddannelse for ledelsen i leasingvirksomheder i stedet for at stille krav om mindst 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed. AR foreslår, at der for ledelsen skal indføres krav om obligatorisk deltagelse i et kortere undervisningsforløb ved Finanstilsynet eller Motorstyrelsen samt en test.

AR efterspørger desuden en uddybning af, hvad der forstås med ”erfaring fra en leasingvirksomhed”, gerne med objektive kriterier eller som minimum eksempler på, hvilke konkrete ekspeditioner den pågældende person skal have beskæftiget sig med i en leasingvirksomhed. AR anfører, at lovens ordlyd vil medføre, at man udelukker personer med bred erfaring med finansiering fra andre brancher end leasingbranchen, som måske er mere egnede til at være direktør i en leasingvirksomhed end en person, som har haft en underordnet stilling i 13 måneder i en leasingvirksomhed, men som ikke har den fornødne faglige indsigt til at deltage forsvarligt i ledelsen af virksomheden. Disse grunde taler dermed også for, at der etableres en uddannelse med eksamen.

Kommentar

Kravene til ledelsens egnethed og hæderlighed svarer i store træk til krav som kendes fra den finansielle regulering og skal bidrage til at sikre en ansvarlig drift af leasingvirksomhederne. Lovforslagets bestemmelse om egnethed er mere specifik og målrettet, end hvad der ellers kendes fra den finansielle regulering. Formålet er at sikre, at direktionen eller indehaveren har det nødvendige branchekendskab i forhold til leasing af køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift.

Det vurderes tilstrækkeligt, at kravene alene stilles til ledelsen i virksomhederne og ikke til dens ansatte. Tilladelsesordningen for leasingvirksomheder skal være enkel, proportionel og formålsbestemt. Hvis man indfører krav til, at virksomhedens ansatte også skal være underlagt krav om egnethed og hæderlighed vil det medføre unødigt administrativt besvær for virksomhederne. Det er i øvrigt den samme personkreds, som er reguleret i lov om forbrugslånsvirksomheder.

*Det fremgår af lovforslaget, at direktionsmedlemmer eller indehaveren af en leasingvirksomhed skal være tilstrækkeligt egnet ved at have mindst 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed og relevant erfaring med betalings-
evnevurderinger. Det fremgår videre af bemærkningerne til lovforslaget, at kravet, om at personen skal have mindst 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed, betyder, at personen skal have erfaring fra en virksomhed, der udbyder leasingaftaler på forholdsmæssig afgift i medfør af § 3 b i registreringsafgiftsloven. Bestemmelsen skal sikre, at personen har erfaring med at indgå leasingaftaler og de forhold, som knytter sig til sådanne aftaler, herunder brug af Skatteforvaltningens selvanmeldersystemer mv.*

Det vurderes dog, at bemærkningerne om, at en person skal have erfaring med brug af Skatteforvaltningens selvanmeldersystem fremstår for kategorisk. De specielle lovbemærkninger vil derfor blive tilpasset, så det ikke fremgår, at personen skal have erfaring med brug af Skatteforvaltningens selvanmeldersystem.

Det vurderes ikke tilstrækkeligt at kunne komme med generel erfaring fra andre områder, herunder det finansielle område, da der ikke umiddelbart er sammenfald med de regler og hensyn, man opererer efter i finansielle virksomheder og leasingvirksomheder. Lovforslaget lægger derfor vægt på branchekendskab fremfor ledelseserfaring. Derimod kan der godt lægges vægt på, at erfaring med betalingsevnevurdering og kreditværdighedsvurdering er opnået hos andre typer af virksomheder end leasingvirksomheder, hvilket også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Det anerkendes, at en person som skal være direktør eller indehaver af en leasingvirksomhed, der udbyder køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, også kan have opnået relevant erfaring med leasing fra andre virksomhedstyper, f.eks. som ansat hos en bilforhandler, en forbrugslånsvirksomhed eller en finansiell virksomhed, der beskæftiger sig med leasing af køretøjer, samt fra en leasingvirksomhed i et andet land. Dog kan erfaring med leasingvirksomhed af køretøjer i et andet land ikke stå alene, da personen også bør have erfaring med reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift i Danmark. Det bør således bero på en konkret vurdering af personens samlede erfaring med leasing af køretøjer.

Lovtekst og de specielle bemærkninger tilpasses, så det afspejler de betragtninger, som er anført ovenfor.

Det vurderes at ville blive for ufleksibelt at opstille objektive kriterier i loven for, hvilke konkrete opgaver som et ledelsesmedlem skal have beskæftiget sig med i forhold til leasing. Det vil risikere at udelukke egnede personer alene af den grund, at de ikke har beskæftiget sig med lige netop de opregnede opgaver.

Det vurderes endvidere ikke at være proportionelt at indføre et krav om, at ledelsesmedlemmet skal have taget en bestemt uddannelse, hvilket i øvrigt heller ikke er sådan reglerne om egnethedsvurderinger ser ud på det finansielle område.

3.3. Påbud om nedlæggelses af hverv

DA mener, at det er meget indgribende, at Finanstilsynet med lovforslaget får hjemmel til at gribe ind overfor ledelsesmedlemmer, når der er rejst tiltale mod disse i en straffesag om overtrædelse af straffeloven, den finansielle lovgivning, skatte- og afgiftslovgivningen, denne lovgivning og anden relevant lovgivning, indtil straffesagen er afgjort.

DA fremhæver særligt leasingvirksomheder, der er blevet mødt med krav om fuld registreringsafgift, hvor sagerne er sendt til ansvarsvurdering hos Skatteforvaltningen, men hvor det efterfølgende har vist sig, at den

fornødne hjemmel ikke var til stede. Det finder DA for vidtgående, og at det skaber en retstilstand af, at man er skyldig, indtil det modsatte er bevist.

DA mener endvidere, at lange sagsbehandlingstider i retssystemet ikke bør føre til, at myndighederne kan fratage uskyldige borgere adgangen til at drive deres erhverv.

AR mener, at det er en særdeles indgribende foranstaltning mod en virksomhed at afsætte et bestyrelsesmedlem eller en direktør, hvorfor der efter AR's opfattelse bør indføres objektive kriterier, der skal være opfyldt, før end Finanstilsynet kan give et sådan påbud.

Kommentar

Bestemmelsen om, at Finanstilsynet kan påbyde et ledelsesmedlem at nedlægge hvervet eller stillingen, hvis der er rejst tiltale, svarer til en bestemmelse som kendes fra den finansielle lovgivning, og skal sikre, at virksomheden ikke påføres skade ved, at den pågældende person varetager hvervet eller stillingen.

Bestemmelsen skyldes hensynet til leasingvirksomheden, kunderne og de almene samfundsinteresser, som ligger til grund for reglerne om egnethed og hæderlighed og tilsiger, at Finanstilsynet skal have mulighed for at gribe ind over for et ledelsesmedlem på et tidligt tidspunkt i straffesager for at afværge risikoen for, at vedkommende påfører virksomheden skade.

Bestemmelsen indeholder også en mulighed for, at Finanstilsynet kan give påbud, når der er rejst tiltale mod det pågældende ledelsesmedlem i en straffesag, og indtil straffesagen er afgjort, hvis domfældelse vil indebære, at ledelsesmedlemmet ikke opfylder hæderlighedskravene. Dette vil blive præciseret i bemærkningerne.

Finanstilsynet skal ved vurderingen af, om der skal meddeles et midlertidigt påbud, afveje forseelsens grovhed og det konkrete behov for at fjerne vedkommende over for hensynet til den pågældendes retssikkerhed, hvilket vil blive præciseret i bemærkningerne.

Det vurderes dog, at muligheden for at give midlertidigt påbud ikke skal omfatte Skatteforvaltningens administrative straffesager, hvor der endnu ikke er foretaget en ansvarsvurdering. Det præciseres i lovbemærkningerne.

3.4. Konfiskation

ABD, DE og DM anfører, at muligheden for, at Finanstilsynet kan nægte en virksomhed tilladelse eller inddrage en virksomheds tilladelse, hvis virksomheden gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede

motorkøretøjer i forbindelse med grove overtrædelser af straffeloven eller færdselsloven, ikke bør stå alene men bør baseres på en helhedsvurdering. Der bør således lægges vægt på virksomhedens øvrige adfærd, herunder om der foreligger indikationer på tilknytning til organiseret kriminalitet eller bandemiljøet, da selv lovlydige og velrenommerede virksomheder kan være uheldige at få beslaglagt eller konfiskeret flere biler indenfor en kort periode og dermed risikere at få inddraget deres tilladelse.

ABD ønsker desuden, at det præciseres, hvad ”gentagne gange” dækker over i bestemmelserne om at nægte tilladelse eller inddrage en tilladelse og sikre, at Finanstilsynet inddrager virksomhedens størrelse i opgørelsen heraf.

DA foreslår, at der indføres nogle klare objektive betingelser for, hvornår Finanstilsynet kan afslå en ansøgning om tilladelse, selvom betingelserne efter stk. 2 i øvrigt er opfyldt. Hvis det ikke fremgår af enten lovens ordlyd eller forarbejder, vil det medføre betydelig retsusikkerhed. De anfører, at det er for bredt, at en leasingvirksomhed kan få afslag på tilladelse eller miste sin tilladelse, alene fordi virksomheden har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede køretøjer.

DA anbefaler, at det skal fremgå klart af loven, at der skal være tale om forhold, som alene kan tilregnes leasingvirksomheden, ved vurderingen af, om der kan gives afslag på en ansøgning om tilladelse. At en leasingvirksomhed gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret køretøjer, kan ikke anses for at være tilstrækkeligt til at vurdere, at ledelsen i leasingvirksomheden er involveret i kriminelle miljøer.

Carta anfører, at det af retssikkerhedsmæssige grunde bør følge af bestemmelsens udformning, at der skal foretages en proportionalitetsbetragtning ved bedømmelsen af om en tilladelse skal inddrages. Det vil efter deres opfattelse i højere grad sikre meningen med bestemmelsen, nemlig at Finanstilsynet ikke automatisk vil lægge vægt på enkeltstående eller få tilfælde, men skal foretage en samlet vurdering i forhold til virksomhedens størrelse og aktivitet.

F&L og Carta foreslår, at det bør være politiet, der foretager indberetninger om beslaglæggelse og konfiskation til Finanstilsynet. F&L anfører, at det i praksis er politiet, som skal orientere leasingvirksomheden om beslaglæggelsen, hvilket dog ikke altid sker. Desuden er det ikke sjældent, at et køretøj bliver beslaglagt, men kort tid efter ”frigives” efter en nærmere vurdering af beslutningen. Carta anfører, at hvis det påhviler leasingvirksomhederne selv at indberette, vil den type leasingvirksomhed, som lovforslaget er rettet mod, blot undlade at indberette.

F&L anfører, at hvis indberetningspligten skal påhvile leasingselskaberne, bør det overvejes, om der ikke kan ske en kvartalsmæssig eller årlig indberetning af hensyn til de administrative byrder forbundet med at indberette i hvert enkelt tilfælde.

F&L mener desuden, at beslaglagte køretøjer slet ikke skal indgå i vurderingen, da beslaglæggelser er et foreløbigt retsmiddel, som skal følges op af domstolsprøvelse. Det er derfor retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, og der bør alene lægges vægt på de endelige konfiskationer. Der bør desuden lægges vægt på, om virksomheden har været vidende om forbindelsen til organiseret kriminalitet, da det ellers ikke er proportionelt at nægte tilladelse.

F&L anfører, at det bør indgå i vurderingen af, om Finanstilsynet kan give afslag på en ansøgning om der har været noget at lægge leasingvirksomheden til last og om leasingvirksomheden har gjort, hvad de kunne for at undgå vanvidskørsel, herunder foretaget en kreditværdighedsvurdering og indarbejdet en tro- og loveerklæring i leasingkontrakten om, at leasingtager ikke vil køre vanvidskørsel.

Kommentar

Lovforslaget giver Finanstilsynet mulighed for at nægte en tilladelse eller inddrage en tilladelse, hvis virksomheden gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret motorkøretøjer i forbindelse med grove overtrædelser af straffeloven eller færdselsloven. Reglerne skal underbygge lovforslagets formål om at sikre en mere ordentlig leasingbranche. Det anerkendes, at muligheden for at nægte en tilladelse eller inddrage en tilladelse alene på baggrund af, at en leasingvirksomhed har fået beslaglagt eller konfiskeret køretøjer kan være indgribende. Derfor vil lovforslagets § 3, stk. 4, og § 10, stk. 1, nr. 6, udgå.

Dog bemærkes det, at det forhold, at en virksomhed har fået konfiskeret køretøjer, fortsat kan indgå i en samlet vurdering af virksomhedens forretningsmodel, da det må forventes at have betydning for virksomhedens økonomiske situation. Dette vil blive præciseret i bemærkningerne til bestemmelsen om holdbar forretningsmodel.

Lovforslaget pålægger leasingvirksomhederne pligt til snarest muligt at underrette Finanstilsynet, hvis et af virksomhedens køretøjer, som er leaset ud, bliver beslaglagt eller konfiskeret. Det anerkendes, at uhæderlige virksomheder formentlig vil undlade at indberette, ligesom underretningspligten kan være administrativ tung for virksomhederne, hvis dette skal ske i hvert enkelt tilfælde. Derfor vil lovforslagets § 3, stk. 6, udgå.

3.5. Holdbar forretningsmodel

DA foreslår, at kravet om, at en leasingvirksomhed skal have en holdbar forretningsmodel som betingelse for at kunne opnå en tilladelse og som begrundelse for at inddrage en tilladelse, bør udgå af lovforslaget. De anfører, at et sådant krav bør være begrundet i tungtvejende legitime hensyn, eftersom det har vidtgående indvirkning på leasingvirksomheders retsstilling. De bemærker videre, at hensynet til at skabe tillid til leasingbranchen allerede er tilstrækkeligt varetaget gennem andre forpligtelser i lovforslaget, herunder egnetheds- og hæderlighedskrav til ledelsesmedlemmer.

AR finder, at det vil skabe en betydelig retsusikkerhed, hvis dette krav indføres i den nuværende form. Intentionen med kravet om en holdbar forretningsmodel er forståelig, men det er AR's opfattelse, at det er alt for uklart, hvilke kriterier, der vil indgå i denne vurdering, og med hvilken vægt kriterierne vil indgå. Kravet bør derfor helt udgå eller uddybes i lovens ordlyd med en række specifikke objektive krav til virksomhedernes forretningsplan og økonomiske forhold.

DIB finder, at vurderingskriterierne for en holdbar forretningsmodel bør konkretiseres. Der bør være proportionalitet i kravene, afhængigt af virksomhedens størrelse og kompleksitet.

Carta foreslår, at der indføres et kapitalkrav til de omfattede leasingselskaber i form af en vis egenkapital eller en minimumssoliditetsgrad. For en nystartet virksomhed kunne dette krav erstattes med en bankgaranti. Et kapitalkrav skal sikre, at virksomheden har en holdbar forretningsmodel. Carta foreslår endvidere, at leasingvirksomheder skal aflægge regnskab efter regnskabsklasse B med attest fra en revisor.

MOB ser positivt på kravet og finder, at det er afgørende, at Finanstilsynet kan vurdere, om en virksomhed har en sund og realistisk forretningsmodel, inden der gives tilladelse.

Kommentar

Lovforslaget indeholder et krav om, at kun leasingvirksomheder med en holdbar forretningsmodel kan få en tilladelse. Dette krav skal sikre, at virksomheden drives på et forsvarligt og økonomisk bæredygtigt grundlag. En holdbar forretningsmodel indebærer, at virksomheden har en klar og realistisk plan for, hvordan den vil opnå indtægter, dække sine omkostninger og opretholde sin drift på længere sigt.

Kravet vurderes at være nødvendigt og tilstrækkeligt for at sikre en forsvarlig drift af leasingvirksomheder. Kapital- og regnskabskrav vil desuden kunne være særligt byrdefuldt for små virksomheder. Der bør derfor ikke indføres kapitalkrav og regnskabskrav for leasingvirksomheder.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, at det på lang sigt er en forudsætning for en holdbar forretningsmodel, at virksomheden har et positivt resultat og egenkapital. Det vurderes, at det ikke er nødvendigt, at virksomheden på lang sigt har et positivt resultat, så længe virksomheden har en klar og realistisk plan for, hvordan den vil opnå indtægter, dække sine omkostninger og opretholde sin drift på længere sigt. Dette vil f.eks. kunne ske ved et kapitaltilskud fra virksomhedens ejere. Bemærkningerne vil på den baggrund blive justeret, så det ikke længere fremgår, at en virksomhed på lang sigt skal have et positivt resultat og egenkapital.

3.6. Kreditaftalelovens § 52 a om betalingsevnevurdering

F&L finder, at reglerne om betalingsevnevurdering i kreditaftalelovens § 52 a bør gælde for alle aftaler om leasing af motorkøretøjer, uanset om dette sker på forholdsmæssig eller fuld registreringsafgift af hensyn til forbrugerbeskyttelsen. En udvidelse til at omfatte aftaler om leasing af motorkøretøjer vil medføre en forbedring af forbrugerbeskyttelsen, fordi der herefter vil skulle ske en betalingsevnevurdering ved alle leasingaftaler. En betalingsevnevurdering vil endvidere sikre, at kriminelle på overførselsindkomst ikke kan lease biler.

F&L nævner endvidere, at reglerne bør have samme indhold som § 7 c i kreditaftaleloven, som netop er foreslået ændret for at implementere forbrugerkreditdirektivet. F&L finder desuden, at det bør præciseres i bemærkningerne, at det kun er en væsentlig mangelfuld vurdering af forbrugers betalingsevne, der kan medføre ugyldighed.

MOB er positive overfor kravet om en forsvarlig betalingsevnevurdering, der sammen med kravet om forretningsgange om betalingsevnevurdering er et af de mest centrale værn mod usunde forretningsmodeller og uansvarlige aktører.

Kommentar

Reglerne om betalingsevnevurdering vil i overensstemmelse med lovforslagets anvendelsesområde, gælde for virksomheder, der udbyder leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Reglerne har til formål at sikre, at forbrugerne er i stand til at betale ydelserne i forbindelse med en leasingaftale.

Lovforslaget ændrer alene i kreditaftalelovens § 52 a om betalingsevnevurdering for at sikre, at alle virksomheder, der er omfattet af lovforslaget, bliver forpligtet til at foretage en betalingsevnevurdering. Det har derimod ikke været hensigten at ændre indholdet af § 52 a.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at en leasingaftale, hvor betalingsevnevurderingen har været mangelfuld, kun kan blive erklæret ugyldig, hvis betingelserne herfor er til stede, og hvis kunden ønsker dette. Der henvises hermed til de betingelser for ugyldighed, som følger af retspraksis. Det findes ikke nødvendigt at beskrive disse nærmere i bemærkningerne.

3.7. Forretningsgang for betalingsevnevurdering

DA og F&L finder, at leasingvirksomheder, der kun udbyder leasingaftaler til erhvervsdrivende, ikke bør være omfattet af kravet om en forretningsgang for betalingsevnevurdering, da der kun stilles krav om en betalingssevnevurdering ved leasing til forbrugere.

Forbrugerombudsmanden finder, at det bør præciseres, at leasingvirksomheder for at opnå tilladelse, skal have forretningsgange for kreditværdighedsvurderinger, jf. § 7 c i lov om kreditaftaler, og for betalingsvurderinger, jf. § 52 a i lov om kreditaftaler, idet virksomheder, der tilbyder leasing, hvor der i selve aftalen eller i en separat aftale er fastsat en pligt til at købe aftalegenstanden, skal foretage en kreditværdighedsvurdering efter § 7 c.

Kommentar

Det er efter lovforslaget en betingelse for at få tilladelse som leasingvirksomhed, at virksomheden har forretningsgange for betalingsevnevurdering, jf. § 52 a i lov om kreditaftaler. Denne betingelse gælder uanset, om virksomheden kun vil udbyde leasing til erhvervsdrivende, hvor der ikke gælder en forpligtelse til at foretage en betalingsevnevurdering.

Det anerkendes, at det ikke er hensigtsmæssigt, at kravet om forretningsgange for betalingsevnevurdering gælder uanset, om virksomheden udbyder leasing til forbrugere eller erhvervsdrivende. Det vil derfor blive præciseret i lovforslagets bemærkninger, at forretningsgangene for betalingssevnevurdering alene skal foreligge, hvis virksomheden udbyder leasing til forbrugere.

Det fremgår af § 3, nr. 5, i lov om kreditaftaler, at lovens § 52 a finder anvendelse på aftaler om leasing af motorkøretøjer, uanset om der er fastsat pligt til at købe motorkøretøjet. Derfor bør der ikke fastsætte regler om, at leasingvirksomheder skal have forretningsgange for kreditværdighedsvurderinger.

3.8. Inddragelse af tilladelse

Forbrugerrådet Tænk (FBR) foreslår, at der i bestemmelsen vedr. inddragelse af tilladelse indsættes en mulighed for at inddrage leasingvirksomhedens tilladelse, hvis den ikke efterlever afgørelser truffet i anke-/klagenævn eller domstole.

Carta mener, at der bør indsættes en bestemmelse om, at i tilfælde, hvor virksomheden klager over inddragelsen af tilladelsen eller indbringer inddragelsen for domstolene, vil dette medføre opsættende virkning. Baggrunden herfor er, at det kan ske, at Finanstilsynet foretager en forkert vurdering og dermed inddrager en tilladelse, som ikke burde have været inddraget.

Carta efterspørger også, at det i lovforslaget bliver beskrevet, hvad der sker med leasingkontrakterne, hvis en virksomheds tilladelse bliver inddraget. Hvis leasingaftalerne automatisk skal indfris og den fulde registreringsafgift skal betales, kan det medføre store økonomiske konsekvenser.

Kommentar

Inddragelse af en tilladelse er et indgribende retsmiddel, hvorfor brugen heraf bør begrænses til grove overtrædelser af lovgivningen. Manglende efterlevelse af afgørelser truffet af et ankenævn eller domstole vil ofte kunne sikres efterlevet ved hjælp af andre retsmidler end inddragelse af tilladelsen. Hvis en virksomhed ikke efterlever en ankenævnsafgørelse, vil forbrugeren kunne indbringe sagen for domstolene med henblik på en dom, som herefter vil kunne tvangshåndhæves. Der bør derfor ikke være adgang til at inddrage en tilladelse ved manglende efterlevelse af afgørelser truffet af anke-/klagenævn eller domstole, hvilket der i øvrigt heller ikke er på det finansielle område.

Erhvervsankenævnet kan efter lov om erhvervsankenævnet i særlige tilfælde bestemme at tillægge en klage opsættende virkning. På tilsvarende vis kan domstolene på baggrund af en konkret vurdering beslutte, at en afgørelse om inddragelse af en tilladelse skal have opsættende virkning. Der vurderes derfor ikke at være behov for at fastsætte nærmere regler herom i lovforslaget.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen om overgangsordning, at en virksomhed, der er omfattet af overgangsordningen, men som får afslag på sin ansøgning som leasingvirksomhed, ikke længere kan udbyde leasingaftaler. Det medfører, at virksomheden hverken kan forlænge eller forny allerede indgåede leasingaftaler. Førtidig afbrydelse af leasingaftalen, debitorskifte, genberegning af køretøjets afgiftspligtige værdi og værditabsberegning vil kræve indgivelse af ansøgning herom til Skatteforvaltningen vedrørende håndteringen af virksomhedens igangværende leasingaftaler, som dog vil kunne fortsætte frem til leasingaftalens ordinære udløb. Hvis en tilladelse bliver inddraget, vil det have samme konsekvenser for eksisterende leasingaftaler, som hvis en virksomhed omfattet af overgangsordningen får afslag på en ansøgning. Dette vil blive præciseret i bemærkningerne til bestemmelsen om inddragelse af en tilladelse.

3.9. Aktiviteter omfattet af hvidvaskloven

F&L anfører, at det er uklart i lovforslaget, hvilke aktiviteter som er omfattet af hvidvaskloven. Det er eksempelvis uklart, om hvidvaskloven gælder for andre aktiviteter end leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig afgift, f.eks. leasing af motorkøretøjer på fuld afgift eller leasing af andre typer aktiver, som udbydes af leasingselskaber omfattet af tilladelsesordningen.

Kommentar

Med lovforslaget foreslås det, at leasingvirksomheder omfattet af lov om visse udbydere af leasing af motorkøretøjer, det vil sige virksomheder, der udbyder leasing af motorkøretøjer, som virksomheden ejer, på forholdsmæssig registreringsafgift efter § 3 b i registreringsafgiftsloven, bliver omfattet af hvidvaskloven for så vidt angår den tilladelsesbelagte aktivitet.

I dag er det kun finansiell leasing, som er omfattet af hvidvaskloven. Det vil sige, at virksomheder, som både udbyder operationel og finansiell leasing af eksempelvis motorkøretøjer, allerede i dag har aktiviteter, som er opdelt i forhold til at være omfattet af hvidvaskloven. Leasingselskaberne differentierer derfor mellem deres aktiviteter. Det samme vil gøre sig gældende efter den foreslåede lovændring.

Virksomheder, som udbyder finansiell leasing af motorkøretøjer på fuld afgift, vil fortsat som i dag være omfattet af hvidvaskloven.

Ovenstående vil blive præciseret i lovforslagets bemærkninger.

3.10. Mulighed for at undtage virksomheder, der udøver aktivitet i begrænset omfang, fra hvidvaskloven

F&L fremhæver, at Finanstilsynet har hjemmel til at undtage virksomheder, der alene i begrænset omfang udøver aktiviteter omfattet af hvidvaskloven, fra hvidvaskloven, og at denne bemyndigelse foreslås udvidet med lovforslaget til også at omfatte udbydere af leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. F&L påpeger, at det ikke er klart, om Finanstilsynet har tænkt sig at udnytte bemyndigelsesbestemmelsen.

F&L anfører, at det vil være forkert at udnytte hjemlen, da resten af lovforslaget ikke påvirkes af, om aktiviteten, som udøves, er begrænset eller ej. F&L foreslår derfor, at det anføres, at det ikke er tiltænkt at udnytte hjemlen på det foreliggende grundlag.

Kommentar

Det er ikke på nuværende tidspunkt hensigten at udnytte bemyndigelses-hjemlen. På trods heraf vurderes det hensigtsmæssigt at indsætte

bemyndigelsen. Dermed sikres en ensartet regulering af al leasing omfattet af hvidvaskloven.

Skulle virksomhedernes indretning og forretningsomfang mv. på sigt vise sig at have begrænset risiko samt aktiviteten er lejlighedsvis eller udøves i et meget begrænset omfang, kan aktiviteten undtages helt eller delvist fra lovens krav. Det vil i givet fald skulle ske ved bekendtgørelse efter inddragelse af branchen.

3.11. Sagsbehandlingstiden

DA foreslår, at der indføres en fast track ordning eller tidsfrist for sagsbehandlingstiden hos både Finanstilsynet og Skattestyrelsen. Med lovforslaget skal en leasingvirksomhed, der ønsker at udbyde leasingaftaler på forholdsmæssig registreringsafgift, først søge om tilladelse hos Finanstilsynet, inden de kan ansøge om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift hos Skatteforvaltningen. DA anfører, at det derfor vil kunne tage op til mere end et år, før en leasingvirksomhed kan påbegynde sin drift. For at sikre en hurtig behandling af ansøgningerne kan der indføres en økonomisk sanktion, hvis tidsfristen ikke overholdes.

AR foreslår ligeledes, at der indføres en sagsfrist for Finanstilsynets behandling af ansøgninger for de virksomheder, der ikke er omfattet af lovforslagets overgangsordning, idet nystartede virksomheder har brug for at vide, hvor hurtigt de kan modtage en tilladelse.

AR mener endvidere, at der er behov for frister for Finanstilsynets sagsbehandlingstid i relation til en påbudssag, idet AR mener, at der er betydelig risiko for, at Finanstilsynet kan komme til at "kvæle" en leasingvirksomhed ved at give et sådan påbud.

DIB opfordrer til en effektiv og smidig sagsbehandling, så virksomhederne ikke møder unødige administrative barrierer. I den forbindelse opfordrer DIB til, at de konkrete vejledninger ift. kravene til virksomhederne bør udarbejdes under hensyntagen til virksomhedernes faktiske forhold, så de ikke pålægges unødige krav, der kan forringe konkurrencen.

Kommentar

Finanstilsynet tilstræber en effektiv tilrettelæggelse af sin sagsbehandling, så virksomhederne modtager svar på deres ansøgninger hurtigst muligt. Sagsbehandlingstiden vil imidlertid afhænge af den enkelte sags karakter og kompleksitet, herunder behovet for grundig vurdering af ansøgningerne for at sikre en sagsbehandling i overensstemmelse med lovgivningen.

Finanstilsynet vil give vejledning til udformningen af ansøgninger. Disse oplysninger vil bl.a. være tilgængelige både på Finanstilsynets hjemmeside

og i forbindelse med Finanstilsynets digitale selvbetjeningsløsning, som leasingvirksomheder skal anvende til at indsende en ansøgning om tilladelse som leasingvirksomhed.

3.12. Afgift

ABD foreslår, at der indsættes et nedsat gebyr for leasingvirksomheder, der har mindre end 500 aktive leasingaftaler. Den foreslåede årlige afgift på ca. 60.000 kr. i 2024-niveau vil således kunne medføre, at mindre leasingselskaber vil lukke til skade for konkurrencen på leasingmarkedet.

DBR foreslår, at den årlige afgift differentieres i form af en trappemodel, hvor afgiften stiger med antallet af leasingaftaler på forholdsmæssig afgift. Dette skal sikre, at de økonomiske byrder står mål med virksomhedens størrelse.

MOB bemærker at afgiften ikke tager højde for inflation. MOB finder derfor, at afgiften bør afspejle omkostningerne ved tilsynet og sikre, at kun seriøse aktører deltager.

Kommentar

Lovforslaget medfører et behov for tilførsel af permanent 10 årsværk til brug for Finanstilsynets tilsyn. Den foreslåede årlige afgift er fastsat i lyset af dette ressourcebehov.

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at indføre en differentieret afgift, som er afhængigt af virksomhedens størrelse, fordi dette vil medføre behov for en indberetningspligt om virksomhedens størrelse og omfang. En sådan indberetningsforpligtelse vil medføre administrative byrder for alle virksomheder omfattet af ordningen.

Med lovforslaget foreslås en årlig afgift på 35.200 kr. Dette gebyr er angivet i 2016-niveau og vil blive reguleret årligt svarende til udviklingen i Finanstilsynets bevilling på finansloven.

3.13. Information fra Skatteforvaltningen

DA foreslår, at det præciseres i lovforslagets bemærkninger, at det alene er afgørelser, der har resulteret i bøde eller fængselsstraf, som Skatteforvaltningen kan sende videre til Finanstilsynet. Det er retssikkerhedsmæssigt ikke betryggende, hvis Skatteforvaltningen kan sende sager, der er fremsendt til ansvarsvurdering de sidste 5 år til Finanstilsynet, når Finanstilsynet skal vurdere, om en virksomhed kan få tilladelse. At en sag bliver sendt til ansvarsvurdering, betyder ikke, at virksomheden eller dens ledelse har begået strafbare forhold. Det betyder blot, at Motorstyrelsen er af den opfattelse.

Kommentar

Formålet med lovforslaget er bl.a. at sikre, at virksomheder, der leaser biler ud på forholdsmæssig registreringsafgift, bliver underlagt visse krav. Leasingvirksomhederne skal for at kunne benytte muligheden i registreringsafgiftsloven om forholdsmæssig registreringsafgift ansøge om tilladelse hertil hos Skatteforvaltningen. Det er derfor vigtigt, at Skatteforvaltningen og Finanstilsynet kan udveksle relevante oplysninger om de omfattede virksomheder, så hvis der er problemer på skatteområdet, kan Finanstilsynet blive gjort opmærksom herpå, og vurdere om der er forhold, som Finanstilsynet skal undersøge nærmere både i forbindelse med sagsbehandlingen af ansøgninger og i det løbende tilsyn med virksomhederne.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Finanstilsynet har mulighed for i forbindelse med vurdering af ledelsens hæderlighed at anmode Skatteforvaltningen om oplysninger vedr. en virksomheds personkreds, som er relevante for Finanstilsynets vurdering for at kunne give tilladelse. Det fremgår også af bemærkningerne til lovforslaget, at vurderingen baseres på alle kriminelle og administrative overtrædelser, inddragelse af tidligere tilladelser, licenser eller lignende. Det er derfor ikke kun oplysninger om straffesager, som er relevante i forhold til en hæderlighedsvurdering.

Lovforslagets § 10, giver i øvrigt Finanstilsynet mulighed for at inddrage en tilladelse, herunder hvis virksomheden groft eller gentagne gange tilsidesætter sine pligter efter denne lov, hvidvasklovgivningen, skatte- og afgiftslovgivningen eller forpligtelsen til at foretage en betalingsevnevurdering.

I forbindelse med behandlingen af en inddragelsessag efter § 10 skal Finanstilsynet kunne anmode Skatteforvaltningen om afgørelser vedr. en virksomhed, som er relevante for Finanstilsynets vurdering. Dette fremgår dog ikke eksplicit af bemærkningerne, som derfor tilrettes i overensstemmelse hermed. Oplysningerne bør ikke være begrænset til afgørelser, der har resulteret i bøde- eller fængselsstraf, men alle afgørelser om tilsidesættelse af pligter efter skatte- og afgiftslovgivningen.

Sager, der sendes til ansvarsvurdering, er ikke endelige afgørelser, men sager, som Skatteforvaltningen skal undersøge nærmere. Det bør dog af retssikkerhedsmæssige hensyn alene være endelige afgørelser truffet af Skatteforvaltningen, som Skatteforvaltningen kan sende videre til Finanstilsynet mhp. vurdering af hæderlighed eller inddragelse af tilladelse. Det fremgår ikke af lovbemærkningerne, som derfor tilrettes i overensstemmelse hermed.

3.14. Adgang uden retskendelse

DA anfører, at Finanstilsynets beføjelse til at få adgang til lokaler uden retskendelse er retssikkerhedsmæssigt betænkelig, da beskyttelsen via domstolskontrol i grundlovens § 72 begrænses, og det er i realiteten ikke en effektiv beføjelse, når Finanstilsynet har mulighed for at indgive politianmeldelse eller anvende mindre intensive beføjelser, såsom daglige tvangsbøder. Beføjelsen er en meget indgribende foranstaltning, og er kun mulig at anvende i de få tilfælde, hvor Finanstilsynet vurderer, at indgrebet er proportionelt, men uden der foreligger en konkret mistanke om strafbare forhold. Hvis der foreligger begrundet mistanke, skal Finanstilsynet i stedet foretage en politianmeldelse.

DA anfører, at en lignende adgang er indført for andre virksomheder under Finanstilsynets tilsyn, men så vidt DA er bekendt med, har Finanstilsynet kun meget sjældent gjort brug af beføjelsen i praksis. Hvis adgangen fastholdes, opfordrer DA til, at det præciseres og/eller eksemplificeres yderligere, i hvilke situationer beføjelsen vil kunne udnyttes.

AR finder, at det er svært at forestille sig et scenarie, hvor Finanstilsynet ikke allerede forud for tilsynet med rimelig grund har mistanke om, at der foreligger en strafbar lovovertrædelse, og hvor Finanstilsynet samtidig finder det nødvendigt at gennemtvinge sig adgang til virksomhedens forretningslokaler uden forudgående varsel og/eller dialog med virksomheden. AR finder derfor, at bestemmelsen bør udgå, og at Finanstilsynet i stedet bør indgive en politianmeldelse mod virksomheden, hvis virksomheden ikke vil afgive afkrævede oplysninger til Finanstilsynet efter anvendelse af tvangsbøder.

Kommentar

Bestemmelsen om, at Finanstilsynet til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan få adgang til et forretningslokale tilhørende en leasingvirksomhed med henblik på at indhente oplysninger, svarer til tilsvarende bestemmelser i andre tilsynslove på Finanstilsynets område, herunder lov om forbrugslånsvirksomheder. Lov om forbrugslånsvirksomheder indeholder bestemmelser, som er sammenlignelige med dette lovforslag. Det er derfor hensigtsmæssigt, at der gælder de samme tilsynsbeføjelser efter dette lovforslag.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at bestemmelsen skal sikre, at Finanstilsynet kan udøve sin tilsynsvirksomhed også i de særlige tilfælde, hvor en virksomhed måtte nægte at give Finanstilsynet de oplysninger, som er nødvendige til brug for tilsynsvirksomheden, samt tilfælde hvor en virksomhed på anden vis modvirker en inspektion.

Det kan f.eks. dreje sig om situationer, hvor en tilsynsbelagt virksomhed undtagelsesvist nægter Finanstilsynet adgang til virksomheden i forbindelse med et ordinært inspektionsbesøg. Der kan også være tale om en særlig situation, der kræver, at Finanstilsynet skridter til omgående handling, og hvor en umiddelbar adgang til virksomheden er en forudsætning for at håndtere situationen.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.15. Tilsyn

MOB anfører, at det er vigtigt, at tilladelsesordningen følges tæt fra ikrafttrædelsen af loven (1. januar 2027), og at Finanstilsynet har de nødvendige ressourcer og kompetencer til at føre et effektivt tilsyn med de omfattede virksomheder.

Kommentar

Med lovforslaget tilføres der permanent 10 årsværk til brug for Finanstilsynets tilsyn. Disse ressourcer vil i starten først og fremmest blive anvendt til at behandle ansøgning om tilladelse til at drive leasingvirksomhed og vil herefter indgå i tilsynet med leasingvirksomheder med tilladelse.

3.16. Ikrafttrædelse og overgangsordning

F&L foreslår, at virksomheder, der i dag har tilladelse som forbrugslånsvirksomhed, undtages fra loven, da de allerede er omfattet af krav tilsvarende dem, som lovforslaget indfører. Flere af F&L's medlemmer beskæftiger sig i dag både med billån til private og leasing af forskellige aktiver.

DIB foreslår, at der indføres en overgangsordning for virksomheder, der allerede er selvanmeldere efter registreringsafgiftslovens § 15, jf. § 14, og har dokumenteret compliance. Det kan skabe stor usikkerhed for etablerede aktører på markedet, som allerede er underlagt kontrol via Skatteforvaltningen, at de nu skal opnå særskilt tilladelse som leasingvirksomhed.

DIB foreslår desuden, at der indføres en midlertidig tilladelse eller forlænget overgangsperiode ved afslag på en leasingvirksomheds ansøgning om tilladelse. Lovforslaget medfører, at virksomheder, der får afslag på tilladelse ikke må forny eller forlænge eksisterende leasingaftaler, hvilket kan have vidtrækkende konsekvenser for både virksomheder og kunder.

MOB foreslår, at lovforslaget skal træde i kraft tidligere, så de useriøse aktører ikke fortsætter ureguleret frem til 2027. MOB foreslår også, at ordningen bør evalueres efter en passende periode, f.eks. på 1 år efter ikrafttrædelsen, for at vurdere om den virker efter hensigten. Hvis det ikke er tilfældet, bør det overvejes at skærpe kravene eller udvide ordningen til hele leasingbranchen.

ABD støtter, at lovforslaget først træder i kraft den 1. januar 2027, så virksomhederne får mulighed for at tilpasse sig og indrette deres forretningsmodel i overensstemmelse med de nye krav.

Kommentar

Virksomheder, der udbyder aftaler om forbrugslån skal have en tilladelse efter lov om forbrugslånsvirksomheder. Betingelserne for at opnå en tilladelse som forbrugslånsvirksomhed er i vidt omfang sammenfaldende med reglerne i dette lovforslag. Lovforslaget indeholder derfor en overgangsbestemmelse, hvorefter virksomheder, der på tidspunktet for lovens ikrafttræden har en tilladelse som forbrugslånsvirksomhed, og som udøver leasingvirksomhed, som fremover vil kræve tilladelse, vil kunne opnå tilladelse som leasingvirksomhed ved alene at give Finanstilsynet meddelelse herom senest den 30. juni 2027. Denne regel er fastsat for at sikre en smidig overgang til den nye lovgivning for de virksomheder, der i dag både udbyder forbrugslåns- og leasingaftaler.

Det vurderes imidlertid ikke hensigtsmæssigt at undtage forbrugslånsvirksomheder fra dette lovforslag. I så fald ville leasingvirksomheder med en forbrugslånstilladelse ikke være underlagt kravet om f.eks. en holdbar forretningsmodel.

Lovforslaget indfører en overgangsordning for virksomheder, der ved lovens ikrafttræden udbyder leasingaftaler, som efter lovens ikrafttræden vil kræve en tilladelse som leasingvirksomhed. Det vurderes derfor ikke, at der er behov for en særlig overgangsordning for virksomheder, der er selvanmeldere efter registreringsafgiftslovens § 15, jf. § 14, eller for virksomheder, der får afslag på deres ansøgning. Det bemærkes, at loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2027, hvilket sikrer virksomhederne god tid til at indrette sig efter de nye regler.

Det vurderes ikke nødvendigt at indføre en evaluering af loven. Hvis det senere viser sig, at udfordringsbilledet på leasingområdet flytter sig til at andre dele af leasingbranchen, vil det blive vurderet, om der er behov for at tilpasse lovgivningen.

3.17. Offentliggørelse

AR bemærker, at der ikke umiddelbart ses at være tilsvarende bestemmelser om offentliggørelse i andre brancher, som dem angivet i § 15 i lovforslaget, hvorefter Finanstilsynet med angivelse af virksomhedens navn skal offentliggøre beslutning om at overgive sager til politimæssig efterforskning mv. på Finanstilsynets hjemmeside.

AR anfører, at det vil udgøre en stor belastning for en leasingvirksomhed, hvis den blotte oversendelse af en sag til politimæssig efterforskning vil

blive offentliggjort på Finanstilsynets hjemmeside med angivelse af leasingvirksomhedens navn.

AR finder endvidere, at sådanne sager kan være under politimæssig efterforskning i årevis og anfører, at det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at navngive virksomheder på Finanstilsynets hjemmeside, der hverken er sigtet, tiltalt eller dømt. AR foreslår derfor, at Finanstilsynet kun skal have adgang til at offentliggøre virksomheder, som er dømt for en straffelovs-overtrædelse

Kommentar

Formålet med offentliggørelsesreglerne er at skabe åbenhed omkring Finanstilsynets tilsynsvirksomhed. Offentliggørelse af beslutning om at overgive sager vedrørende juridiske personer til politimæssig efterforskning på Finanstilsynets hjemmeside med angivelse af virksomhedens navn, gælder allerede tilsvarende i den finansielle regulering på Finanstilsynet område, og der er derfor ikke tale om en ny tilgang, der indføres med lovforslaget.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der ikke vil ske offentliggørelse, hvis offentliggørelse vil kunne skade den politimæssige efterforskning, eller hvis den vil medføre uforholdsmæssig stor skade for virksomheden. Der skal derfor ved vurderingen af, om der skal ske offentliggørelse, foretages en afvejning af behovet for at offentliggøre en politianmeldelse over for de betænkeligheder, herunder af retssikkerhedsmæssig karakter, som offentliggørelsen kan give anledning til. Der vil derfor ske en konkret vurdering i hver enkelt sag, om der skal ske offentliggørelse. Offentliggørelse vil eksempelvis ikke ske, hvis helt vitale interesser for en virksomhed er truet.

3.18. Dobbeltsanktionering

AR anfører, at overlappet mellem lovforslagets tilladelseskrav og Motorstyrelsens krav til selvanmelderordningen kan give anledning til dobbelt sanktionering. Eksempelvis kan overtrædelser af afgiftsreglerne medføre både et afgiftskrav og straf pålagt af Skattestyrelsens straffesagsenhed eller af domstolene og føre til tilbagekaldelse af Finanstilsynets tilladelse som følge af manglende opfyldelse af hæderlighedskravet. Omvendt ses denne parallelle sanktionsmulighed tilsigtet for effektivt at udelukke aktører, der svindler med skat og afgifter.

Kommentar

Som det fremgår af bemærkningerne, vil lovforslaget bidrage til, at virksomheder, der driver aktiviteter med leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, har en ansvarlig drift og ledelse.

Tilladelsesordningen kan dog ikke stå alene, og skal derfor også ses i sammenhæng med den generelle styrkede kontrol på leasingområdet.

Det forhold, at virksomheder, der udbyder leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, nu skal have en tilladelse og være under tilsyn af Finanstilsynet, samtidig med at virksomhederne skal opfylde krav i den øvrige lovgivning, herunder på skatteområdet, adskiller sig ikke fra de andre virksomhedstyper, som er under tilsyn af Finanstilsynet i dag. Det er et formål med lovforslaget, at leasingvirksomheder både kan blive ramt af sanktioner efter skattelovgivningen og efter dette lovforslag, herunder få inddraget deres tilladelse.

4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.

Aalborg Universitet, Aarhus BSS, Advokatsamfundet, Aija A/S, Akademikerne, Akademisk Arkitektforening, Andelskassen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmarkedets Erhvervssikring (AES), Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP), AutoBranchen Danmark, Brancheforeningen for Aktive Ejere i Danmark, CBS, CEPOS, CO:PLAY Advokatpartnerselskab, Computershare, DAFINA, Danmarks Nationalbank, Danmarks Skibskredit A/S, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Automat Brancheforening (DAB), Dansk Ejendoms kredit, Dansk Ejendoms mæglerforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv Transport, Dansk Firmaidræt, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Industri, Dansk Industri Bilbranchen, Dansk Industri Ejendom, Dansk InkassoBrancheforening, Dansk Investor Relations Forening – DIRF, Dansk Iværksætter forening, Dansk Kredit Råd, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Forsikringsfunktionærers Landsforening, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Soloselvstændige, Den Danske Aktuarforening, Den Danske Dommerforening, Den Danske Finansanalytikerforening, Den danske Fondsmæglerforening, Den Europæiske Centralbank, Den Sociale Retshjælp, Det nationale netværk af virksomhedsledere, Det økonomiske råds sekretariat (DØRS), Drivkraft Danmark, EjendomDanmark, e-nettet, Equity Law Advokatanpartsselskab, Eurocard, Experian, Fagbevægelsens Hovedorganisation, FDFA, Foreningen af Danske Forsikringsmæglere og ForsikringsAgenturer, FDIH – Foreningen for Distance- og Internethandel, Finans og Leasing, FinansDanmark, Finansforbundet, Finanshuset i Fredensborg A/S, First North, Forbrugerrådet Tænk, Forbrugsforeningen, Foreningen af Forretningsførere for Udenlandske Forsikringsselskaber, Foreningen af Interne Revisorer, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for platformsøkonomi, FOREX, Forsikring & Pension, Forsikringsforbundet, Forsikringsmæglerforeningen, FSR – danske revisorer, Garantiformuen, Gode penge, HK, Horesta Arbejdsgiverorganisation, Håndværksrådet, Indsamlingsorganisationernes Brancheorganisation (ISOBRO), Intertrust (Denmark), ISACA Denmark Chapter, IT-branchen, Kasinoforeningen, Komiteen for god selskabsledelse, KommuneKredit, Kommunernes

Landsforening, Kromann Reumert, Kuratorforeningen, Københavns Universitet, Landbased Gambling Association Denmark (LGA), Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsdækkende banker, Landsforeningen af forsvarsadvokater, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Ledernes Hovedorganisation, Liberale Erhvervs Råd, Lokale Pengeinstitutter, Lønmodtagernes Dyrtidsfond (LD), Mastercard, Mellempolit Samvirke, MobilePay, Mobility Denmark, Mybanker, Nets A/S, Nokas Kontantservice P/S, Nordic Blockchain Association, Oxfam IBIS, Parcelhusejernes Landsforening, Penneo A/S, Revisornævnet, Rigsrevisionen, Roskilde Universitetscenter, Skibs- og Bådebyggeriets Arbejdsgiverforening, Spillebranchen, Syddansk Universitet, Telekommunikationsindustrien i Danmark, Transparency International Denmark, Udbetaling Danmark, VISA, VP Securities A/S, Western Union, Ældre sagen, Ørsted.

Følgende organisationer, myndigheder m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget:

Advokatrådet, Autobranchen i Danmark, Carta-koncernen v/ Focus Advokater, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet, Danske Advokater, DI Bilbranchen, FDM, Finans Danmark, Finans & Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring og Pension og Mobility Denmark