

Høringsliste

Organisationer m.v.

Aalborg Universitet
Aarhus BSS
Advokatsamfundet
AiiA 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 Inkasso Brancheforening
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

18. september 2025

J.nr. 25-017634

SOBT/CTN

FINANSTILSYNET

Strandgade 29
1401 København K

Tlf. 33 55 82 82
CVR-nr. 10 59 81 84
finanstilsynet@ftnet.dk
www.finanstilsynet.dk

ERHVERVSMINISTERIET

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 ForsikringsAgen-
 turer
 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 platformøkonomi
 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
Mellemfolkeligt 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

Finanstilsynet
Att.: Sophie Bech Tønners

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF.: 33 96 97 98

DATO: 21. oktober 2025
SAGSNR.: 2025 - 2975
ID NR.: 1141775

hoeringer@ftnet.dk

Høring over udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder

Ved e-mail af 19. september 2025 har Finanstilsynet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Lovudkastet indfører et krav om tilladelse fra Finanstilsynet for virksomheder, der vil udbyde leasingaftaler af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift i Danmark efter reglerne i registreringsafgiftslovens § 3 b. Formålet er at sikre, at kun godkendte (tilladelseshavende) virksomheder kan indgå leasingaftaler med forbrugere og virksomheder, hvilket styrker kontrollen med branchen.

Et bærende hensyn bag loven er at skærpe indsatsen mod økonomisk kriminalitet på leasingområdet ved at stille strengere krav til leasingvirksomhederne. Baggrunden er, at man har set flere eksempler på leasingfirmaer, som bevidst har begået grov svig med skatter, moms og afgifter. Med en tilladelsesordning vil sådanne virksomheder få vanskeligere ved at operere, da de kan nægtes tilladelse. Initiativet skal bl.a. gøre det sværere for virksomheder med tilknytning til rocker- og bandemiljøer at opnå adgang til leasingmarkedet.

Advokatrådet er enig i, at der er et reelt behov for en skærpet indsats mod økonomisk kriminalitet på leasingområdet, og Advokatrådet er grundlæggende enige i behovet for en tilladelsesordning.

Advokatrådet er dog bekymret for, at lovforslaget i sin nuværende form rammer for bredt og upræcist, ligesom Advokatrådet ser en række retssikkerhedsmæssige udfordringer ved lovforslaget. Generelt set mangler lovforslagets bestemmelser objektive kriterier i forhold til Finanstilsynets godkendelse af leasingvirksomheder, samt i forhold til Finanstilsynets adgang til at inddrage tilladelser, mv.

Advokatrådet foreslår derudover, at der indføres krav om obligatorisk deltagelse i et kortere undervisningsforløb ved Finanstilsynet eller ved Motorstyrelsen kombineret med, at personen efterfølgende skal bestå en eksamen/test for at kunne deltage i ledelsen af en leasingvirksomhed.

Nedenfor følger først Advokatrådets bemærkninger til udvalgte bestemmelser i lovforslaget. Dernæst følger bemærkninger til potentieller konflikter med den nuværende tilladelsesordning (selvanmelderordningen) i registreringsafgiftslovens §§ 14 – 18.

Det foreslås i § 3, at ingen leasingvirksomhed må drive sin aktivitet uden forudgående tilladelse fra Finanstilsynet. Dermed indføres en egentlig autorisationsordning, hvor Finanstilsynet skal godkende virksomheden, før leasingaftaler kan indgås lovligt.

Det fremgår af § 3, stk. 1, at en leasingvirksomhed skal have tilladelse af Finanstilsynet til at udøve virksomhed. Det fremgår af § 30, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2027. Det fremgår videre af § 30, stk. 2, at virksomheder omfattet af loven, der på tidspunktet for lovens ikrafttræden udøver leasingvirksomhed, som efter lovens ikrafttræden vil kræve tilladelse efter § 3, skal have indgivet ansøgning om tilladelse senest den 30. juni 2027. Disse virksomheder kan fortsætte den påbegyndte virksomhed uden tilladelse, indtil Finanstilsynet har truffet afgørelse i sagen.

Der er hverken i lovens ordlyd eller i bemærkningerne nærmere angivet en frist for, hvornår Finanstilsynet skal godkende en anmodning om tilladelse fra en nystartet leasingvirksomhed, som ikke drev leasingvirksomhed pr. 1. januar 2027.

Dette er efter Advokatrådets opfattelse uholdbart i praksis, da nystartede leasingvirksomheder i sagens natur har brug for at vide, hvor hurtigt de kan forvente at modtage en tilladelse. Dette af hensyn til virksomhedens relationer til kunder, ansatte, banker og andre finansieringssamarbejdspartnere.

Der bør derfor efter Advokatrådets opfattelse i loven indsættes en frist for, hvornår Finanstilsynet skal have færdigbehandlet en ansøgning fra en nystartet leasingvirksomhed, når Finanstilsynet har modtaget alle relevante oplysninger.

Det fremgår af § 3, stk. 2, nr. 2, at Finanstilsynet giver tilladelse til virksomheder efter stk. 1, når:

”Virksomhedens bestyrelse og direktion eller indehaveren af en leasingvirksomhed, der er en enkeltmandsvirksomhed, eller, hvis virksomheden drives som en juridisk person uden en bestyrelse eller direktion, den eller de for virksomheden ledelsesansvarlige opfylder betingelserne i § 4. ”

Dette betyder, at Finanstilsynet skal godkende, at ledelsen opfylder egnetheds- og hæderlighedskravene i § 4, dvs. om ledelsen er ”fit & proper”. Lovforslaget stiller skrappe fit & proper-krav til ledelsen.

§ 4, stk. 1 indeholder et erfarings- og egnethedskrav. Hver direktør (eller eneindehaver) i leasingvirksomheden skal have mindst 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed og relevant erfaring med kredit-/betalingsevnevurdering. Dette skal sikre, at ledelsen har praktisk indsigt i leasingbranchen og risikovurdering af kunder.

Det er Advokatrådets opfattelse, at dette krav kan give anledning til betydelig fortolkningstvivl i praksis, idet der i lovudkastet kun er sparsom beskrivelse af, hvad der menes med ”erfaring fra en leasingvirksomhed”. I lovudkastet anføres alene følgende side 62:

”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, som defineret i lovforslagets § 2, nr. 2, på forholdsmæssig afgift i medfør af 3 b i registreringsafgiftsloven, jf. lovforslagets § 2, nr. 1. 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.”

Der er efter Advokatrådets opfattelse behov for, at denne beskrivelse uddybes, gerne med en række objektive kriterier. Der bør som minimum i bemærkningerne til loven gives eksempler i forhold til hvilke konkrete ekspeditioner den pågældende person nærmere skal have beskæftiget sig med i en leasingvirksomhed.

Det er Advokatrådets opfattelse, at man ved den nuværende ordlyd på den ene side kan komme til at udelukke personer, som har bred erfaring med finansiering fra andre brancher end leasingbrancher, og som måske er mere egnede til at være direktør i en leasingvirksomhed, end den person, som har haft en underordnet stilling i en leasingvirksomhed i 13 måneder.

Det er videre Advokatrådets opfattelse, at man ved den nuværende ordlyd på den anden side kan komme til at godkende ledelsespersoner, som reelt ikke har den fornødne faglige indsigt til at deltage forsvarligt i ledelsen af en leasingvirksomhed.

I praksis ses der flere eksempler på, at selv personer med flere års erfaring i leasingbranchen eksempelvis mangler forståelse for forskellen mellem operationel leasing og finansiell leasing. Dette kan have den uheldige konsekvens, at man ikke er i stand til at forklare kunden (leasingtageren) forskellen på de to leasingformer, herunder fordele og ulemper ved de forskellige leasingformer.

Advokatrådet foreslår derfor, at lovkravet om ledelseserfaring skal erstattes eller suppleres med krav om obligatorisk deltagelse i et kortere undervisningsforløb ved Finanstilsynet eller ved Motorstyrelsen kombineret med, at personen efterfølgende skal bestå en eksamen/test med henblik på at dokumentere grundlæggende forståelse for leasingbranchen, herunder grundlæggende forståelse for anvendte leasingformer og de relevante fagbegreber.

I henhold til § 4 stk. 2, nr. 1 skal et medlem af bestyrelsen eller et medlem af direktionen i en leasingvirksomhed eller indehaveren af en leasingvirksomhed, der er en enkeltmandsvirksomhed, *"have tilstrækkeligt godt omdømme og kunne udvise hæderlighed, integritet og tilstrækkelig uafhængighed ved varetagelsen af hvervet eller stillingen."*

Det er ikke nærmere i lovens ordlyd defineret, hvordan dette hæderlighedskrav skal fortolkes. I lovudkastet anføres uddybende følgende side 64 og 65:

”Et medlem af ledelsen anses for at have et godt omdømme, hvis andet ikke er påvist, og hvis der ikke er nogen grund til at nære begrundet tvivl om personens gode omdømme. Finanstilsynet lægger alle relevante oplysninger til grund for vurderingen af, om bestyrelses- eller direktionsmedlemmet eller indehaveren har et godt omdømme. Ledelsesmedlemmet anses ikke for at have et godt omdømme, hvis vedkommendes personlige eller forretningsmæssige adfærd giver anledning til begrundet tvivl om personens evner til at sikre en sund og forsvarlig ledelse af leasingvirksomheden.

Denne vurdering baseres bl.a. på alle kriminelle og administrative overtrædelser, inddragelse af tidligere tilladelser, licenser eller lignende, tidligere afskedigelser og baggrunden herfor. Det omfatter også administrative straffesager, som Skatteforvaltningen har behandlet. I vurderingen af medlemmets omdømme tager Finanstilsynet hensyn til alvoren af overtrædelsen, den tid der er gået siden overtrædelsen og personens opførsel i mellemtiden, herunder om der er tale om gentagne overtrædelser. Specielt i forhold til direktører vil det være vanskeligt at opretholde tilliden til vedkommende, hvis den leasingvirksomhed, som vedkommende leder, har modtaget gentagne påbud for manglende overholdelse af den finansielle lovgivning, denne lov eller har overtrådt skatte- og afgiftslovgivningen.”

Selvom disse uddybende bemærkninger giver en vis rettesnor i forhold til de momenter, som skal indgå i Finanstilsynets vurdering, så er det Advokatrådets opfattelse, at der i praksis vil opstå et ikke ubetydeligt antal domstolssager om rækkevidden af denne bestemmelse. Dette vil i de første mange år give sig udslag i en usikkerhed i forhold til retsstillingen, idet der kan forløbe en del år før, at landsretterne og Højesteret har fastlagt praksis på området.

Hvis man som foreslået ovenfor i stedet indfører en ordning med krav om obligatorisk deltagelse i et kortere undervisningsforløb ved Finanstilsynet eller ved Motorstyrelsen kombineret med, at personen efterfølgende skal bestå en eksamen/test, så bør man herved kunne udelukke størstedelen af de ”brådne kar” i branchen, idet det må antages, at de ikke ønsker at deltage i et lovpligtigt undervisningsforløb, eller at de ikke er i stand til at gennemføre det.

Under alle omstændigheder er det Advokatrådets opfattelse, at man skal indføre en række objektive kriterier i forhold til hæderlighedsvurderingen, idet det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at denne vurdering alene foretages på baggrund af en række relativt vagt beskrevne kriterier.

Det fremgår af videre af § 3, stk. 2, nr. 4, at Finanstilsynet giver tilladelse til virksomheder efter stk. 1, når *"virksomheden har en holdbar forretningsmodel."*

Det er Advokatrådets klare opfattelse, at det vil skabe en betydelig retsusikkerhed, hvis dette krav indføres i den nuværende form. I lovudkastet anføres uddybende følgende side 57 og 58:

"Den foreslåede bestemmelse 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. Det er væsentligt, at forretningsmodellen tager højde for relevante risici, herunder indtjenings-, kredit-, compliance- og operationelle risici.

Finanstilsynet vil i vurderingen af, om en virksomhed har en holdbar forretningsmodel, blandt andet se på, hvordan virksomheden på kort og lang sigt forventer at opnå indtægter, og om indtægtsgrundlaget er realistisk og tilstrækkeligt dokumenteret.

Kravet om en holdbar forretningsmodel skal blandt andet sikre, at virksomheden ikke drives på en måde, der kan skade kunder eller svække tilliden til leasingbranchen.

I forbindelse med en ansøgning om tilladelse, skal virksomheden beskrive virksomhedens forretningsmodel, som bl.a. kan indeholde en beskrivelse af virksomhedens værdigrundlag, nuværende og fremtidige væsentlige forretningsaktiviteter, kundesegmenter og størrelse. Desuden skal virksomheden med henblik på Finanstilsynets vurdering af holdbarheden sende relevant information, herunder om virksomhedens koncernforhold, væsentlige risici samt virksomhedens økonomiske forhold, dvs. regnskab og budgetter. Finanstilsynet vil afslå at give tilladelse, hvis virksomheden ikke har en holdbar forretningsmodel."

Virksomheden skal altså kunne fremvise en bæredygtig forretningsmodel. Det vil sige, at forretningsplanen og økonomien bag virksomheden skal være robust og sandsynliggøre kontinuerlig overholdelse af lovens krav.

Intentionen med dette krav er forståeligt. Men det er efter Advokatrådets opfattelse alt for uklart hvilke kriterier, der vil indgå i denne vurdering, og med hvilken vægt kriterierne vil indgå. Det er derfor Advokatrådets klare anbefaling, at dette krav enten helt skal udgå, eller alternativt uddybes i lovens ordlyd med en række specifikke objektive krav til virksomhedernes forretningsplan og økonomiske forhold.

Af § 4, stk. 5, fremgår følgende om anmeldelsespligt:

”Et medlem af bestyrelsen eller et medlem af direktionen i en leasingvirksomhed eller indehaveren af en leasingvirksomhed, der er en enkeltmandsvirksomhed, skal give meddelelse til Finanstilsynet om forhold som nævnt i stk. 1 og 2, i forbindelse med sin indtræden i leasingvirksomhedens ledelse eller, for så vidt angår en leasingvirksomhed, der er en enkeltmandsvirksomhed, i forbindelse med ansøgning om tilladelse, jf. § 3, stk. 2, nr. 2, og om forhold som nævnt i stk. 2, hvis disse forhold efterfølgende ændrer sig.”

I lovudkastet anføres uddybende følgende på side 71:

”Forslaget indebærer, at hvis der efter tiltrædelsen indtræder forhold, som er af betydning for vurderingen af, om kravene til hæderlighed i stk. 2, fortsat kan anses for at være opfyldt, er den berørte person forpligtet til af egen drift at informere Finanstilsynet herom. Det vil herefter være op til Finanstilsynet at tage stilling til, om personen fortsat kan anses for at være hæderlig. Et ledelsesmedlem har f.eks. pligt til at oplyse, at der er indgivet konkursbegæring mod personen, at personen har søgt om gældssanering, eller at der er rejst sigtelse mod personen for overtrædelse af lovgivningen nævnt i det foreslåede stk. 2, nr. 2.”

Det er Advokatrådets vurdering, at det i praksis vil være vanskeligt for den berørte persongruppe at vurdere, hvornår og på hvilken baggrund de af egen drift skal indgive oplysninger til Finanstilsynet, hvis forholdene efterfølgende ændrer sig. Det bør derfor præciseres nærmere i lovens ordlyd, hvornår og i forhold til hvilke oplysninger, at personen har en anmeldelsespligt, hvis forholdene ændrer sig, idet det er usandsynligt, at de berørte personer på det foreliggende grundlag selv kan regne dette ud.

Af § 8, stk. 1, fremgår følgende om kontrolbesøg uden retskendelse:

”Finanstilsynet kan til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse få adgang til et forretningslokale tilhørende en leasingvirksomhed med henblik på at indhente oplysninger, herunder ved inspektioner.”

I lovudkastet anføres uddybende følgende side 83:

”Finanstilsynet må kun skaffe sig adgang til en virksomheds forretningslokaler uden retskendelse, hvis det er nødvendigt for, at Finanstilsynet kan udøve sin tilsynsvirksomhed. Finanstilsynets mulighed for at få adgang uden retskendelse kan kun anvendes i tilsynsmæssigt øjemed. Hvis der er en begrundet mistanke om en strafbar overtrædelse, finder retsplejelovens regler om ransagning anvendelse.

Det er en betingelse, at formålet ikke kan opnås ved brug af mindre indgribende foranstaltninger som f.eks. tvangsbøder.

...

En forudsætning for at anvende hjemlen til at foretage en inspektion er desuden, at Finanstilsynet ikke med rimelig grund har mistanke om, at en fysisk eller juridisk person har begået en strafbar lovovertrædelse, jf. retssikkerhedslovens § 9, idet sagen i sådanne tilfælde skal behandles efter reglerne i retsplejeloven om strafferetsplejen. Sagen vil i sådanne tilfælde skulle behandles af politiet.”

Det er umiddelbart Advokatrådets vurdering, at det er svært at forestille sig et scenarie, hvor Finanstilsynet ikke allerede forud for tilsynet med rimelig grund har mistanke om, at en fysisk eller juridisk person har begået 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.

Kontrolmulighederne i forhold til at bekæmpe svig med skatter, moms og afgifter ses allerede at være dækket af bestemmelsen i skattekontrollovens § 54 samt reglerne om ransagning mv. i strafferetsplejen. Det er derfor Advokatrådets opfattelse, at bestemmelsen bør udgå, idet Finanstilsynet i stedet bør indgive en politianmeldelse mod virksomheden, hvis virksomheden ikke vil afgive afkrævede oplysninger til Finanstilsynet efter anvendelse af tvangsbøder. Derudover har Finanstilsynet med lovens § 9 og § 10 rig mulighed for at sanktionere

virksomheder, ledelsesmedlemmer mv., hvis virksomheden ikke samarbejder med Finanstilsynet.

Bestemmelsen i § 9 indeholder et påbud om nedlæggelse af hverv m.v. Følgende fremgår af § 9, stk. 1 i forhold til et medlem af bestyrelsen:

”Finanstilsynet kan påbyde et medlem af bestyrelsen i en leasingvirksomhed at nedlægge sit hverv inden for en frist fastsat af Finanstilsynet, hvis bestyrelsesmedlemmet efter § 4, stk. 2, ikke kan varetage hvervet.”

Følgende fremgår af § 9, stk. 6 i forhold til en direktør:

”Stk. 6. Finanstilsynet kan påbyde en leasingvirksomhed at afsætte en direktør i virksomheden inden for en frist fastsat af Finanstilsynet, hvis direktøren ikke kan varetage stillingen, jf. § 4, stk. 2. Varigheden af et påbud meddelt efter 1. pkt., skal fremgå af påbuddet.”

Som loven er formuleret, så har Finanstilsynet en diskretionær adgang til at afsætte et medlem af bestyrelsen eller en direktør, hvis Finanstilsynet ikke mener, at den pågældende person lever op til hæderlighedskravet i § 4, stk. 2. Som anført ovenfor er det Advokatrådets opfattelse, at der bl.a. er behov for at indføre en række objektive kriterier i forhold til hæderlighedsvurderingen.

Et påbud om afsættelse af et medlem af bestyrelsen eller en direktør udgør en særdeles indgribende foranstaltning mod en virksomhed, hvorfor det er Advokatrådets opfattelse, at der skal indføres en række objektive kriterier, der skal være opfyldt, førend Finanstilsynet kan give et sådan påbud.

Af § 9, stk. 8 fremgår følgende:

”Påbud meddelt efter stk. 1, 3, 6 og 7, kan af leasingvirksomheden og den person, som påbuddet er rettet mod, forlanges indbragt for domstolene af Finanstilsynet. Anmodning herom skal indgives til Finanstilsynet, senest 4 uger efter at påbuddet er meddelt den pågældende. Anmodningen har ikke opsættende virkning for påbuddet, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende direktør eller det pågældende bestyrelsesmedlem under sagens behandling kan opretholde sit hverv eller sin stilling.”

Det er efter Advokatrådets opfattelse retssikkerhedsmæssigt problematisk, at indbringelse af en påbudssag for domstolene som udgangspunkt ikke har opsættende virkning, da der med lovens nuværende vage ordlyd er risiko for, at et påbud efterfølgende viser sig at være helt eller delvis uberettiget.

Der er derfor efter Advokatrådets opfattelse behov for frister for Finanstilsynets sagsbehandlingstid i relation til en påbudssag, idet der er en betydelig risiko for, at Finanstilsynet reelt kan komme til at "kvæle" en leasingvirksomhed ved at give pålæg om, at en direktør eller et bestyrelsesmedlem skal nedlægge deres hverv. Samtidig bør udgangspunktet vendes om, således at indbringelse af en påbudssag for domstolene som udgangspunkt gives opsættende virkning.

Bestemmelsen i § 15 indeholder bestemmelser om Finanstilsynets offentliggørelse. Følgende fremgår af § 15, stk. 1, nr. 3:

"§ 15. Finanstilsynet skal med angivelse af virksomhedens navn offentliggøre følgende på Finanstilsynets hjemmeside, jf. dog § 18:

...

3) Beslutninger om at overgive sager til politimæssig efterforskning."

Advokatrådet bemærker, at der ikke umiddelbart ses at være tilsvarende bestemmelser om offentliggørelse i forhold til andre brancher. 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. Det bemærkes, at sådanne sager ofte kan være under politimæssig efterforskning i årevis, og der kan i praksis godt gå op til 5 – 6 år fra en politianmeldelse til, at anklagemyndigheden træffer beslutning om at rejse tiltale eller henlægge sagen.

Som eksempel kan nævnes NSK's omfattende ransagninger i oktober 2023 mod en række motorcykleforhandlere, som mistænkes for at være involveret i omfattende unddragelse af registreringsafgift på motorcykler. Der er nu gået to år siden disse ransagninger, og i mange af sagerne har de berørte personer end ikke været til afhøring endnu.

I lovudkastet anføres følgende side 122:

”Ved en beslutning om at oversende en sag til politimæssig efterforskning, jf. § 6, stk. 2, i nærværende lovforslag, jf. § 345, stk. 12, nr. 6, i lov om finansiel virksomhed, er det kun Finanstilsynet, som forpligtes til at offentliggøre en sådan beslutning på sin hjemmeside. Offentliggørelse skal ske med navns nævnelse, hvis beslutningen vedrører en juridisk person. Er der derimod tale om fysiske personer, vil der ikke ske offentliggørelse. Herudover kan der ikke 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.”

Det er Advokatrådets opfattelse, at det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, hvis man indfører en offentlig ”gabestok” på Finanstilsynets hjemmeside i forhold til navngivne virksomheder, som hverken er sigtet, tiltalt eller dømt. Selvom det i § 18, stk. 1, nr. 1 anføres, at offentliggørelse efter § 15, stk. 1, nr. 1-3, og § 17, stk. 1, ikke kan ske, hvis offentliggørelsen vil medføre uforholdsmæssig stor skade for virksomheden, så er det Advokatrådets anbefaling, at Finanstilsynet kun skal have adgang til at offentliggøre virksomheder, som er dømt for en straffelovsovertrædelse.

I forhold til samspillet mellem lov om visse leasingvirksomheder samt registreringsafgiftsloven (REGAL) er det Advokatrådets opfattelse, at der er en risiko for dobbelt sanktionering.

Leasingvirksomheder, der ønsker at udbyde leasingaftaler af motorkøretøjer efter REGAL § 3 b, skal fra 1. januar 2027 opnå to uafhængige tilladelser – Finanstilsynets tilladelse samt Motorstyrelsens tilladelse til at anvende selvanmelderordningen. Allerede i dag kræver selvanmelderordningen en godkendelse og løbende opfyldelse af betingelser (eksempelvis krav om standardkontrakter og sikkerhedsstillelse).

Fremover skal en virksomhed først have Finanstilsynets licens, før Motorstyrelsen overhovedet kan give adgang til selvanmelderordningen. Selvom lovudkastet koordinerer kravene (via ændring af REGAL § 3 b), kan der opstå overlap, idet leasingvirksomheden skal dokumentere sin egnethed to steder.

Finanstilsynet stiller krav om bl.a. ledelsens hæderlighed og forretningsmodellens holdbarhed (ny lov § 3, stk. 2, nr. 2-4) samt 1 års brancheerfaring i ledelsen (ny lov § 4), mens Motorstyrelsen fortsat kræver økonomisk sikkerhed og løbende afgiftsindberetning. Kravene er ikke nødvendigvis identiske, og en leasingvirksomhed kan derfor risikere at opfylde det ene sæts betingelser, men ikke det andet. F.eks. kan Finanstilsynet give tilladelse til en virksomhed med en sund forretningsmodel, som alligevel ikke opfylder Motorstyrelsens kriterier for selvanmelderordningen (eksempelvis hvis sikkerhedsstillelse eller it-systemer ikke lever op til Motorstyrelsens krav).

I sådanne tilfælde må virksomheden nøjes med at søge enkeltvis tilladelse pr. leasingaftale hos Motorstyrelsen, hvilket er administrativt tungt. Omvendt kan en virksomhed, der i dag er selvanmelder, miste sin godkendelse efter selvanmelderordningen, hvis ikke Finanstilsynets tilladelse opnås rettidigt i overgangsperioden. Lovudkastet fastsætter da også, at Motorstyrelsen skal inddrage en virksomheds tilladelse som selvanmelder efter REGAL § 3 b, stk. 14, hvis virksomheden ikke opnår Finanstilsynets tilladelse.

Det er Advokatrådets opfattelse, at overlappet mellem de to regelsæt 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.

Lovforslagets § 10, stk. 2, giver Finanstilsynet hjemmel til at inddrage tilladelsen, hvis virksomheden eller dens ejer tildales for overtrædelse af skatte- og afgiftslovgivningen. Desuden kan Finanstilsynet inddrage tilladelsen, hvis Motorstyrelsen nægter eller ophæver registrering som selvanmelder efter REGAL § 15, jf. lovforslagets § 10, stk. 1, nr. 7.

Der er således risiko for dobbelte sanktioner ved samme lovovertrædelse. Motorstyrelsen kan f.eks. opkræve fuld registreringsafgift og bødestraf for misbrug af REGAL § 3 b, mens Finanstilsynet samtidig kan fratage tilladelsen. Dette er lovteknisk muligt, men det rejser spørgsmål om proportionalitet – virksomheden straffes både finansielt og eksistensmæssigt (ved at skulle lukke). Omvendt ses denne parallelle sanktionsmulighed tilsigtet for effektivt at udelukke aktører, der svindler med skat og afgifter.

Samlet set er det Advokatrådets opfattelse, at den beskrevne risiko for dobbelt sanktionering findes at være proportional set i forhold til formålet med den nye lov.

Med venlig hilsen



Andrew Hjuler Crichton
Generalsekretær

København d. 2. oktober 2025

Høringssvar vedr. J.nr. 25-017634: udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder

AutoBranchen Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til lov om visse leasingvirksomheder.

AutoBranchen Danmark repræsenterer en række af små og mellemstore virksomheder i leasingbranchen, herunder aktører med specialisering i finansiel leasing af køretøjer efter § 3b i registreringsafgiftsloven. Vi anerkender behovet for at styrke indsatsen mod misbrug og kriminalitet i leasingsektoren, men vi har væsentlige bekymringer ved det fremlagte lovforslag.

Overordnede bemærkninger og kritikpunkter

- Lovforslaget vil ikke løse de grundlæggende udfordringer på området: Det er vores vurdering, at kriminelle aktører ikke vil lade sig begrænse eller opleve nævneværdige begrænsninger i at anskaffe sig leasingbiler som konsekvens af dette lovforslag. En tilladelsesordning vil derfor ikke i sig selv forhindre misbrug, men den vil derimod resultere i at flere mindre leasingselskaber vil lukke til skade for konkurrencen på markedet.
- Gebyrniveauet fastsat i §24 er uforholdsmæssigt højt for de mindste leasingselskaber: Det foreslåede årlige gebyr på ca. 60.000 kr. vil de facto lukke mange mindre leasingselskaber, som ikke har volumen til at absorbere denne omkostning kombineret med de foreslåede administrative byrder. Vi opfordrer til, at gebyret tilpasses efter leasingselskabets størrelse mhp. ikke at opstille økonomiske barrierer for opstart og drift af mindre leasingselskaber. Vi foreslår en skillelinje for et nedsat gebyr på 500 aktive leasingaftaler. Det foreslåede gebyr vil føre til at mindre leasingselskaber vil lukke til skade for konkurrencen på leasingmarkedet.
- Behov for præcisering af § 3, stk. 4 og §10: Vi opfordrer til at præcisere, hvad "gentagne gange" dækker over samt sikre, at der skeles til virksomhedens størrelse i opgørelsen af, hvornår der er tale om "gentagne gange", hvor et køretøj er blevet beslaglagt eller konfiskeret. Et leasingselskab uanset størrelse kan ikke gardere sig imod, at leasingtagere kører vanvidskørsel i deres køretøjer, hvilket indebærer en risiko for, at leasingselskaber kan være uheldige at opleve flere beslaglæggelser af køretøjer. Derfor bør inddragelse af tilladelsen baseres på en helhedsvurdering og derfor også inkludere virksomhedens øvrige adfærd og eventuelle indikationer på organiseret kriminalitet.

Positive elementer

- Afgrænsning til finansiel leasing: Vi ser meget positivt på, at lovforslaget alene omfatter leasingaftaler efter § 3b i registreringsafgiftsloven. Det er afgørende, at denne afgrænsning fastholdes, så virksomheder der opererer med fuldt afgiftsbelagte køretøjer



AutoBranchen Danmark

eller udlejning, ikke utilsigtet omfattes, da det udelukkende vil have karakter af nødvendig regulering med dertilhørende omkostninger for branchen.

- Ikrafttrædelsesdato i 2027: Vi anerkender, at en senere ikrafttrædelse giver virksomhederne mulighed for at tilpasse sig og indrette deres forretningsmodel i overensstemmelse med de nye krav.

Afsluttende bemærkning

AutoBranchen Danmark opfordrer til, at lovforslaget justeres, så det i højere grad balancerer hensynet til kriminalitetsbekæmpelse med behovet for proportionalitet og konkurrenceevne for mindre leasingselskaber. Vi står gerne til rådighed for dialog og bidrag til en mere målrettet og effektiv regulering af leasingsektoren.

Med venlig hilsen
AutoBranchen Danmark



Finanstilsynet
Strandgade 29
1401 København K
Vedr. j.nr. 25-017634
Sendt til: hoeringer@ftnet.dk

Taastrup, den 20. oktober 2025

Vedr. Høring over udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder

Dansk Bilbrancheråd er Danmarks største brancheorganisation for bilværksteder, brugtvognsforhandlere og andre professionelle virksomheder og institutioner med tilknytning til bilbranchen. Foreningen tæller over 2.100 medlemmer, herunder også enkelte mindre leasingvirksomheder.

Dansk Bilbrancheråd har beklageligvis ikke modtaget ovenstående materiale i høring, men skal imidlertid fremsætte de følgende bemærkninger, der skal ses i lyset af lovens formål.

Ad anvendelsesområdet

Vedr. virksomheder, der kan autoriseres

Dansk Bilbrancheråd anerkender nødvendigheden af at bekæmpe organiseret og økonomisk kriminalitet.

Efter det foreslåede anvendelsesområde i § 1, stk. 1, finder loven anvendelse på alle virksomheder, der udbyder leasingaftaler af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Denne formulering indebærer, at selv virksomheder med ganske få leasingaftaler. Dermed rammer loven potentielt et stort antal mindre aktører, som hidtil ikke har været underlagt finansielt tilsyn. En bilforhandler, der f.eks. udbyder en enkelt leasingaftale på forholdsmæssig afgift, vil efter det foreslåede være omfattet, hvis denne *"driver erhvervsmæssig virksomhed med leasing af motorkøretøjer."* – dvs. altid.

Dansk Bilbrancheråd frygter, at brede anvendelsesområde medfører, at små og mellemstore leasingvirksomheder unødigt omfattes af tung regulering, der medfører væsentlige administrative byrder. Der er en betydelig risiko for at visse af de mindre leasingvirksomheder vil være nødsaget til at lukke idet omkostningerne til afgift, dokumentation for forretningsgange og regeloverholdelse vil være så store, at det ikke er muligt at for virksomheden

at opretholde en holdbar forretningsmodel. Der er en risiko for, at mindre virksomheder ikke vil kunne tilbyde leasingaftaler på forholdsmæssig afgift, hvilket vil medføre, at konkurrencen på leasingmarkedet bliver stærkt begrænset.

Dansk Bilbrancheråd opfordrer derfor til, at Finanstilsynet overvejer en justering af anvendelsesområdet, hvorefter de krav, der stilles til leasingvirksomheder med et mindre antal leasingaftaler på forholdsmæssig afgift lempes.

Ad afgift ifm. tilsyn

Det forslås, at Finanstilsynet skal føre tilsyn med leasingvirksomheder og, at leasingvirksomheder skal betale tilsynsafgift. På nuværende tidspunkt udgør den årlige afgift ca. 60.000 kr.

Dansk Bilbrancheråds bekymringer vedr. lovens anvendelsesområde skal gentages for så vidt angår afgiften. Afgiftens størrelse rammer særligt mindre leasingvirksomheder uforholdsmæssigt hårdt.

Dansk Bilbrancheråd opfordrer derfor til, at den årlige afgift differentieres. I stedet for en ensartet grundafgift foreslår en trappemodel, hvorefter afgiftens størrelse stiger med antallet af leasingaftaler på forholdsmæssig afgift, der indgås af leasingvirksomheden. En sådan differentiering vil sikre, at de økonomiske byrder står mål med virksomhedens størrelse.

Ovenstående trappemodel kan med fordel sammenholdes med det risikobaserede tilsyn, hvorefter de virksomheder, som belaster tilsynet, betaler en højere afgift, end de virksomheder, der ikke belaster tilsynet.

Afsluttende bemærkninger

Afslutningsvis vil Dansk Bilbrancheråd endnu en gang tilkendegive, at vi deler lovforslagets målsætning om at højne tilliden til leasingbranchen og forhindre, at de leasingvirksomheder, som er forbundet med økonomisk kriminalitet, kan fortsætte deres drift.

Dansk Bilbrancheråds bekymring er, at de nuværende forslag til gennemførelse vil få alvorlige konsekvenser for lovlydige små, og mellemstore, leasingvirksomheder, med ringegevinst for samfundet.

De forslåede præciseringer vil kunne foretages uden at gå på kompromis med lovens egentlige sigte.

Samlet set skal Dansk Bilbrancheråd således indstille, at lovforslaget ikke vedtages i sin nuværende udformning.

Venlig hilsen

Dansk Bilbrancheråd

København d. 23. september 2025

Svar på høring over udkast til lov om visse leasingvirksomheder

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet takker for muligheden for at komme med input til udkastet til lov om visse leasingvirksomheder.

Vi bakker op om, at biludlejningsvirksomheder ikke foreslås omfattet af den nye tilladelsesordning for leasingvirksomheder. Loven er afgrænset til virksomheder, der udbyder leasingaftaler af motorkøretøjer efter § 3 b i registreringsafgiftsloven. Det er afgørende, at denne afgrænsning fastholdes så biludlejningsvirksomheder, der ikke driver leasingvirksomhed, fortsat friholdes.

Lovforslagets formål er entydigt forbundet med de udfordringer, der findes i forbindelse med leasing på forholdsmæssig registreringsafgift (§ 3 b). Det er her, myndighederne konstaterer misbrug, hvidvask og koblinger til rocker- og bandemiljøet. Biludlejningsvirksomheder har derimod en helt anden forretningsmodel: For de flestes vedkommende leaser de selv deres biler hos et leasingselskab eller et finansieringsinstitut og udlejer dem derefter på korttidsbasis, eller alternativt ejer bilerne og lejer dem ud som fuldt afgiftsbelagte biler. Hertil kommer, at biludlejning allerede er reguleret gennem særskilte regler i Udlejningsbekendtgørelsen. At inddrage biludlejning vil derfor hverken være proportionalt eller målrettet de udfordringer, som lovforslaget skal håndtere, men alene skabe unødigt dobbeltregulering og administrative byrder.

Vi noterer os, at lovforslaget åbner mulighed for, at Finanstilsynet kan nægte eller inddrage en tilladelse til at drive leasingvirksomhed, hvis en virksomhed gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede motorkøretøjer i forbindelse med grove overtrædelser af straffeloven og færdselsloven, jf. § 3, stk. 4 og § 10, stk. 1, nr. 6.

Vi finder det vigtigt at præcisere, at sådanne gentagelsestilfælde ikke bør kunne stå alene som grundlag for at inddrage en tilladelse. Et selskab kan i uheldige tilfælde miste flere biler inden for en kortere periode – uden at virksomheden i øvrigt har udvist kritisabel adfærd. I sådanne situationer bør myndighedernes vurdering af en eventuel inddragelse ske ud fra en samlet helhedsvurdering, hvor der også lægges vægt på øvrige forhold, herunder om der foreligger indikationer på organiseret kriminalitet eller bandeforbindelser. En proportional og differentieret tilgang er nødvendig for at sikre, at velrenommerede virksomheder, som i øvrigt driver deres virksomhed ansvarligt, ikke uberettiget risikerer at miste deres tilladelse alene som følge af uheldige enkelthændelser.

Det fremgår af bemærkningerne, at lovforslaget ikke vil finde anvendelse på virksomheder, der udbyder leasingaftaler på køretøjer, der er betalt fuld registreringsafgift for og at det heller ikke finder anvendelse på de virksomheder, der videreformidler leasingaftaler af køretøjer, som de ikke selv er indehavere af. Dansk Mobilitet bakker op om, at snittet lægges her. Det er væsentligt at denne afgrænsning opretholdes, så virksomheder, der opererer med fuldt afgiftsbelagte køretøjer, ikke utilsigtet omfattes af loven. Det sikrer en klar og forudsigelig regulering for både virksomheder og myndigheder.



Finanstilsynet
Strandgade 29
1401 København K

Sendt til: hoeringer@ftnet.dk
Att.: Sophie Bech

Ang. J.nr. 25-017634

19. oktober 2025

Høringssvar over udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder

Finanstilsynet har den 18. september 2025 sendt udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder i høring.

Danske Advokater takker for muligheden for at afgive høringssvar. Forslaget har været behandlet i Foreningen af Danske Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg samt i Danske Advokaters fagudvalg for selskabs- og finansieringsret. Gennemgangen af udkastet har givet anledning til følgende bemærkninger:

Overordnede bemærkninger

- Danske Advokater har forståelse for formålet med lovforslaget – at forhindre økonomisk kriminalitet og misbrug i leasingbranchen.
- Danske Advokater mener, at forslaget bør justeres, så det fortsat bekæmper kriminalitet, men samtidig sikrer proportionalitet, klare regler og beskyttelse af retssikkerheden.

Formål og anvendelsesområde

Det fremgår af høringsbrevet, at formålet med lovforslaget er at indføre en tilladelsesordning for virksomheder, der udbyder leasingaftaler for motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift her i landet efter registreringsafgiftslovens § 3 b.

Med lovforslaget lægges der op til, at tilladelse forudsætter, at leasingvirksomheden opfylder en række betingelser, herunder krav til, at ledelsesmedlemmerne i leasingvirksomheden lever op til en række krav om egnethed og hæderlighed, og at leasingvirksomheden skal have forretningsgange, der skal sikre, at virksomheden foretager en forsvarlig betalingsevnevurdering.

Det foreslås også, at leasingvirksomheder, der opnår tilladelse til at udbyde leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, underlægges hvidvasklovens bestemmelser.

Formålet med indførelse af ordningen er i henhold til lovforslagets almindelige bemærkninger at 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.

Danske Advokater er forstående overfor lovforslagets overordnede formål. Med forslaget vil der dog blive pålagt yderligere administrative byrder på de leasingvirksomheder, som i forvejen forsøger at efterleve den lovgivning, som de er underlagt.

Danske Advokater hæfter sig ved, at forslaget alene omfatter leasingvirksomheder, som indregistrerer køretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift efter registreringsafgiftslovens § 3 b.

Som det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, vurderer National enhed for Særlig Kriminalitet, at leasingbranchen er forbundet med grove forsætlige overtrædelser af afgiftslovgivningen, som er koblet til hvidvask og bedrageri ved eksempelvis kloning af stjålne biler, hvilket i visse tilfælde kan have tilknytning til rocker- og bandemiljøet.

Det er Danske Advokaters vurdering, at overtrædelser af hvidvasklovgivningen og bedrageri ved eksempelvis kloning af stjålne biler fortsat vil være en mulighed, da kriminaliteten blot vil flytte sig, hvis tilladelsesordningen alene skal omfatte motorkøretøjer, som indregistreres på forholdsmæssig registreringsafgift.

Danske Advokater foreslår derfor, at ordningen skal omfatte alle motorkøretøjer og ikke kun dem på forholdsmæssig registreringsafgift.

I forbindelse hermed bemærker Danske Advokater, at tilladelsesordningen burde omfatte alle typer af aktiver, der leases ud for at have den fulde effekt.

Leasingselskabets tilregnelse til overtrædelse af straffe- og færdselsloven

Danske Advokater hæfter sig ved, at der af udkastet til lovforslag fremgår af § 3, stk. 4, at Finanstilsynet kan afslå en ansøgning om tilladelse, uanset at betingelserne efter stk. 2 er opfyldt, hvis virksomheden gentagne

gange har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede motorkøretøjer i forbindelse med grove overtrædelser af straffeloven og færdselsloven.

Danske Advokater har erfaring med, at de fleste leasingvirksomheder, som leaser køretøjer ud, har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede køretøjer, uden at det kan tilregnes leasingselskabet. Leasingselskabet er i sagens natur ikke herre over, om en leasingtager eksempelvis kører for hurtigt i et leaset køretøj.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt vil Danske Advokater foreslå, at der indføres nogle klare objektive betingelser for, hvornår Finanstilsynet kan afslå en ansøgning om tilladelse, uanset at betingelserne efter stk. 2 er opfyldt. Det vil medføre betydelig retsikkerhed, hvis sådanne objektive betingelser ikke fremgår af lovens ordlyd eller forarbejder.

Danske Advokater vil anbefale, at det kommer til at fremgå klart af loven, at der skal være tale om forhold, som alene kan tilregnes leasingselskabet, som kan indgå i vurderingen af, hvorvidt der kan gives afslag på en ansøgning om tilladelse. Det forhold, 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.

Det forhold, at der gives Finanstilsynet hjemmel til at kunne nægte en virksomhed tilladelse eller fratage en virksomhed sin tilladelse alene ud fra, at leasingvirksomheden gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede motorkøretøjer, er efter Danske Advokaters vurdering for bredt, idet leasingvirksomheder kan få beslaglagt eller konfiskeret leasede køretøjer uden egen skyld. Danske Advokater vil derfor anbefale, at det kommer til at fremgå klart af loven – enten af ordlyden eller forarbejderne – at der skal være tale om grove overtrædelser af straffeloven og færdselsloven, der kan tilregnes leasingselskabet eller en person, der er tilknyttet ledelsen af leasingselskabet.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til § 3, at Skatteforvaltningen efter anmodning kan sende oplysninger om relevante afgørelser, der er fremsendt til ansvarsvurdering igennem de sidste 5 år til Finanstilsynet til brug for vurdering af, om der skal gives tilladelse til drift af leasingvirksomhed. Danske Advokater har erfaring med, at Motorstyrelsen har skærpet kravene til de afgørelser, der sendes til ansvarsvurdering. Det forhold, at en afgørelse bliver sendt til ansvarsvurdering, betyder ikke, at virksomheden eller dens ledelse har begået strafbare forhold. Det betyder blot, at Motorstyrelsen er af den opfattelse. Danske Advokater vil derfor opfordre til, at det præciseres i loven, at der alene skal sendes afgørelser videre til Finanstilsynet, som har resulteret i bøde eller fængselsstraf. Enten som følge af et vedtaget bødeforlæg eller en dom fra domstolene.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt er det efter Danske Advokaters vurdering ikke betryggende, at ledelse mv. må anses for skyldige indtil det modsatte er bevist.



Egnetheds- og hæderlighedskrav

Det fremgår af lovforslaget, at der efter gældende ret ikke er betingelser om, at virksomhedens ledelse skal være egnet til at varetage sine opgaver, herunder har tilstrækkelig viden, faglig kompetence og erfaring til at kunne varetage sine opgaver.

Derfor foreslås der indførelse af bestemmelser om egnetheds- og hæderlighedskrav.

Danske Advokater hæfter sig ved, at der i henhold til forslagets § 4, stk. 1, alene vil være adgang til tilladelsesordningen, hvis et medlem af direktionen i en leasingvirksomhed eller indehaveren af en leasingvirksomhed har mindst 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed og relevant erfaring med betalingsevnevurdering.

Med den foreslåede bestemmelse udelukkes personer, som har erfaring fra den finansielle sektor og personer, der har været beskæftiget med finansiering i fx bilbranchen fra at etablere leasingvirksomhed.

Mange bilforhandlere arbejder med leasing via samarbejdspartnere, hvor sælgerne i bilhuse bl.a. er beskæftiget med leasing og finansiering af køretøjer. Disse personer bør ikke afskæres fra adgangen til at drive leasingvirksomhed.

Frem for at begrænse adgangen til personer, der har været beskæftiget i en leasingvirksomhed i mindst 1 år for at kunne opnå en tilladelsesordning, bør det overvejes at etablere en uddannelse, hvor der skal opnås fx en autorisation for at kunne drive leasingvirksomhed.

Ved at etablere en uddannelse med krav om bestået eksamen, som ledelsen skal have gennemført, er det Danske Advokaters vurdering, at der i højere grad vil være tilstrækkelig indsigt i, hvorvidt ledelsen har den fornødne kendskab til de krav, som opstilles til drift af en leasingvirksomhed.

Betalingsevnevurdering

Det fremgår af lovforslaget, at den enkelte virksomhed skal have forretningsgange, som dokumenterer, at virksomheden er i stand til at overholde reglerne om betalingsevnevurdering

Det giver efter Danske Advokaters opfattelse ikke mening, at der skal foreligge forretningsgange om betalingsevnevurdering for de leasingselskaber, som alene udbyder leasing til erhverv. Dette er alene relevant i de tilfælde, hvor der udbydes leasing til forbrugere.

Krav om sagsbehandlingstid

Det foreslås at ændre registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 1 og 14, der omhandler virksomheders mulighed for at få tilladelse til at betale den forholdsmæssige andel af registreringsafgiften af leasingkøretøjer, som svarer til leasingperiodens varighed.

Ændringerne indebærer overordnet, at en virksomhed skal have tilladelse til at udøve virksomhed efter lov om visse leasingvirksomheder, før virksomheden kan opnå tilladelse fra Skatteforvaltningen til at betale den forholdsmæssige andel af registreringsafgiften for køretøjer, som virksomheden har leaset ud, svarende til leasingperiodens varighed.

Danske Advokater har erfaring med, at Finanstilsynet i flere tilfælde ikke har behandlet en ansøgning om registrering hos Finanstilsynet indenfor 6 – 9 måneder. Tilsvarende har Skattestyrelsen i flere tilfælde en sagsbehandlingstid på mere end 6 måneder for at registrere et selskab for registreringsafgift. Med Finanstilsynets og Skattestyrelsens sagsbehandlingstider kan det således med det fremsatte lovforslag resultere i, at et leasingselskab ikke kan komme i drift mere end et år efter stiftelsen.

Danske Advokater vil derfor foreslå, at der indføres en fast track ordning eller tidsfrist for sagsbehandlingstiden. For at sikre en hurtig behandling af ansøgningerne kan der også indføres fx en økonomisk sanktion, hvis tidsfristen ikke overholdes, når den lange sagsbehandlingstid ikke skyldes manglende oplysninger fra virksomheden til myndighederne.

Påbud om nedlæggelse af hverv mv.

Det fremgår bl.a. af lovforslagets § 9, at Finanstilsynet kan påbyde et medlem af bestyrelsen i en leasingvirksomhed at nedlægge sit hverv, ligesom Finanstilsynet kan påbyde en leasingvirksomhed at afsætte en direktør, når der er rejst tiltale mod bestyrelsesmedlemmet eller direktøren i en straffesag om overtrædelse af straffeloven, den finansielle lovgivning, skatte- og afgiftslovgivningen, denne lov eller anden relevant lovgivning, indtil straffesagen er afgjort.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt er det efter Danske Advokaters opfattelse en meget indgribende adgang, som Finanstilsynet får hjemmel til at udøve overfor personer, der ikke er blevet dømt i en straffesag.

Danske Advokater har kendskab til en række sager, hvor leasingvirksomheder er blevet mødt med krav om fuld registreringsafgift, hvor sagerne er sendt til ansvarsvurdering. Efterfølgende har det vist sig, at Motorstyrelsen ikke har haft den fornødne hjemmel til at fremsætte krav om fuld registreringsafgift.

Det forhold, at der gives hjemmel til helt at fratage personer, som ikke har begået nogen overtrædelser, deres erhverv, mens en sag verserer, er efter Danske Advokaters synspunkt for vidtgående.



Der bør ikke blive indført en retstilstand, hvor man er skyldig, indtil det modsatte er bevist.

Det forhold, at der er meget lange sagsbehandlingstider i retssystemet, bør ikke føre til det resultat, at myndighederne blot kan fratage uskyldige borgere deres adgang til at drive deres erhverv. I det omfang man ønsker hurtigst muligt at få de personer, som ikke lever op til reglerne om at drive leasingvirksomhed, frataget deres tilladelsesordning, må man sikre sig, at disse sager bliver hurtigere behandlet gennem retssystemet frem for at udsætte uskyldige for at få frataget deres adgang til at drive erhverv med de store økonomiske og personlige konsekvenser et sådant indgreb vil resultere i.

Holdbar forretningsmodel

I lovforslaget lægges op til, at meddelelse af tilladelse fra Finanstilsynet er betinget af, at leasingvirksomheden har en "holdbar forretningsmodel", jf. lovforslagets § 3, stk. 2, nr. 4. Finanstilsynet kan inddrage tilladelsen, hvis leasingvirksomheden ikke længere opfylder kravene til en holdbar forretningsmodel, jf. lovforslagets § 10, stk. 1, nr. 5.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at leasingvirksomheden skal kunne dokumentere, at forretningsmodellen er holdbar, hvilket forudsætter et positivt resultat og egenkapital "på lang sigt". Af lovforslagets specielle bemærkninger følger det, at Finanstilsynet skal lægge vægt på, om leasingvirksomheden har en klar og realistisk plan for, hvordan den vil opnå indtægter, dække sine omkostninger og opretholde sin drift på længere sigt. Konsekvensen af, at Finanstilsynet vurderer, at en virksomhed ikke opfylder kravene til en holdbar forretningsmodel er, at virksomheden afskæres fra at kunne udøve leasingvirksomhed omfattet af lovens anvendelsesområde.

Eftersom kravet har vidtgående indvirkning på leasingvirksomheders retsstilling, bør indførelsen af kravet være begrundet af tungtvejende legitime hensyn.

Det kan konstateres, at den primære begrundelse for kravet om en holdbar forretningsmodel er at sikre mod, at virksomheden drives på en måde, der kan skade kunder eller svække tilliden til leasingbranchen. Det bemærkes, at leasingvirksomheder ikke har en særlig status i samfundet lig eksempelvis banker og forsikringsselskaber, der varetager tillidsbaserede samfundskritiske funktioner. Der er heller ikke tilsvarende krav om vurdering af forretningsmodellen hos virksomheder, der udøver finansiel leasing. Endelig er det Danske Advokaters opfattelse, at hensynet i forhold til at skabe tillid til leasingbranchen allerede er tilstrækkeligt varetaget gennem andre forpligtelser i lovforslaget, herunder egnetheds- og hæderlighedskrav til ledelsesmedlemmer (lovforslagets § 4).

Det foreslås på denne baggrund, at kravet om, at leasingvirksomheden skal have en "holdbar forretningsmodel" for at opnå tilladelse som leasingvirksomhed og kan få tilladelsen inddraget, hvis kravet ikke længere skønnes opfyldt skal udgå af loven.



Adgang uden retskendelse

Det følger af forslaget til § 8, at Finanstilsynet uden retskendelse kan få adgang til forretningslokaler tilhørende en leasingvirksomhed i tilsynsmæssigt øjemed.

Adgangen til at få adgang til lokaler uden retskendelse vedrører tilfælde, hvor i) en virksomhed nægter at give Finanstilsynet oplysninger, som er nødvendige for tilsynet, eller (ii) Finanstilsynet vurderer, at der foreligger en særlig situation, som kræver omgående handling, og hvor en umiddelbar adgang til virksomheden er en forudsætning for at håndtere situationen. Adgangen er dog begrænset af, at Finanstilsynet som forvaltningsmyndighed er underlagt proportionalitetsprincippet, og at, hvis Finanstilsynet har begrundet mistanke om en strafbar overtrædelse, må tilsynet ikke anvende adgangen til at få adgang til lokaler, men skal i stedet foretage en politianmeldelse.

Danske Advokater er indforstået med, at en lignende beføjelse er indført i forhold til andre virksomheder under Finanstilsynets tilsyn. Så vidt Danske Advokater er bekendt med, har Finanstilsynet kun meget sjældent fundet anledning til at anvende denne type beføjelse i praksis. Dette skal ses i lyset af, at beføjelsen kun er mulig at anvende i de få tilfælde, hvor Finanstilsynet vurderer, at indgrebet er proportionalt, men uden, at der foreligger konkret mistanke om strafbare forhold (i langt størstedelen af de tilfælde, hvor en virksomhed nægter at give Finanstilsynet informationer, vil der være en konkret mistanke om strafbare forhold).

Kontrolbesøg uden retskendelse er en meget indgribende foranstaltning. Adgangen er ud fra et retssikkerhedshensyn betænkelig, da beskyttelsen via domstolskontrol fastsat i grundlovens § 72 begrænses. Der skal derfor efter Danske Advokaters vurdering foreligge meget tungtvejende grunde til at foretage kontrolbesøg uden retskendelse, og helt generelt bør kontrolbesøg uden retskendelse forbeholdes til varslede besøg.

Det er på denne baggrund Danske Advokaters opfattelse, at Finanstilsynets beføjelse til at få adgang til lokaler uden retskendelse er retssikkerhedshensyn betænkelig og i realiteten ikke udgør en effektiv beføjelse for Finanstilsynets virke, herunder i lyset af, at Finanstilsynet har mulighed for at indgive en politianmeldelse eller anvende mindre intensive beføjelser, såsom daglige tvangsbøder.

Hvis adgangen overhovedet skal fastholdes må vi opfordre til, at det præciseres og/eller eksemplificeres yderligere i hvilke situationer, der vil kunne gennemføres kontrolbesøg uden varsling og forudgående dialog



Afsluttende bemærkninger

Danske Advokater står gerne til rådighed for uddybende spørgsmål eller dialog.

Med venlig hilsen

Susanne Bager
Juridisk konsulent
Danske Advokater
sub@danskeadvokater.dk

Diana Mønniche
Advokat
Bestyrelsesmedlem Foreningen af
Danske Skatteadvokater

Finanstilsynet
Strandgade 29
1401 København K

10. oktober 2025

J.nr. 2025-11-0394
Dok.nr. 784305
Sagsbehandler
Sophie Lynggaard
Hansen

Sendt til: hoeringer@ftnet.dk

Sendt i kopi til: jm@jm.dk

Høring over lov om visse leasingvirksomheder

1. Ved e-mail af 18. september 2025 har Finanstilsynet fremsendt forslag til lov om visse leasingvirksomheder i høring hos Datatilsynet.

Datatilsynet har tidligere – i forbindelse med Finanstilsynets præhøring over forslag til lov om visse leasingvirksomheder – den 3. oktober 2025 fremsendt et høringssvar til Finanstilsynet (Datatilsynets j.nr. 2025-11-0383).

2. Med lovforslaget overlades Finanstilsynet i vidt omfang et skøn til at vurdere, hvilke personoplysninger, der konkret er nødvendige at behandle for at iagttage lovforslagets bestemmelser.

Det er derfor Datatilsynets klare opfattelse, at hjemlen til Finanstilsynets behandling af personoplysninger foranlediget af lovforslaget er databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, hvorefter behandling er lovlig, hvis behandlingen henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

De foreslåede bestemmelser vil således udgøre den supplerende hjemmel, som databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 3, stiller krav om.

Med henvisning til Datatilsynets tidligere bemærkninger af 3. oktober 2025 herom, er det stadigvæk tilsynets opfattelse, at dette bør fremgå tydeligere af lovforslagets bemærkninger.

3. Af særlig betydning for beskyttelsen af privatlivet er lovforslagets § 5 om oprettelsen af et offentligt register over de leasingvirksomheder, som efter ansøgning har opnået Finanstilsynets tilladelse til at drive denne form for virksomhed, og lovforslagets kapitel 4, herunder den foreslåede § 17 om offentliggørelse af domme i sager, der er overgivet til politimæssig efterforskning.

Følgende fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 17:

"[...]

Endelig vil der ikke ske offentliggørelse af fortrolige oplysninger modtaget fra udenlandske tilsynsmyndigheder samt oplysninger omfattet af bestemmelser i lov om offentlighed i forvaltningen om undtagelse af oplysninger om private forhold og drifts- eller forretningsforhold m.v.

[...]"

Datatilsynet

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 3319 3200
dt@datatilsynet.dk
datatilsynet.dk
CVR 11883729

Af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 15 om offentliggørelse af Finanstilsynets reaktioner fremgår et tilsvarende afsnit. Til denne foreslåede bestemmelse fremgår endvidere, at der ikke offentliggøres tilsynsreaktioner med navns nævnelse, som angår personer.

Det er Datatilsynets opfattelse, at subjekterne som gøres til genstand for offentliggørelse efter de foreslåede bestemmelser først og fremmest er juridiske personer.

Datatilsynet bemærker, at offentlighedslovens § 30, nr. 1 vedrører undtagelse af oplysninger om enkeltpersoners private forhold fra aktindsigt, og at bestemmelsen overlader myndigheder et skøn i forhold til at vurdere, om oplysningerne efter den almindelige opfattelse i samfundet bør kunne forlanges unddraget aktindsigt.

Det står derfor ikke helt klart for Datatilsynet, i hvilket omfang domme vedrørende fysiske personer – i form af leasingvirksomhedernes ledende medlemmer – også påtænkes offentliggjort i de tilfælde, hvor Finanstilsynet vurderer, at den samfundsmæssige interesse i oplysningerne tilsiger, at oplysningerne f.eks. ikke ville kunne undtages en anmodning om aktindsigt med henvisning til offentlighedslovens § 30, nr. 1. Datatilsynet bemærker i den forbindelse, at oplysninger om enkeltmandsvirksomheder også udgør personoplysninger, idet oplysningerne kan henføres til en fysisk person.

Endvidere står det ikke helt klart for Datatilsynet, om det alene er domme om lovforslagets bestemmelser, eller om domme om overtrædelse af straffeloven eller lignende også vil kunne offentliggøres efter ordningen. Det står ligeledes ikke klart for Datatilsynet hvilke databeskyttelsesretlige overvejelser, Finanstilsynet generelt har gjort sig om ordningen.

Datatilsynet bemærker, at betænkning nr. 1516 fra 2010 om offentlige myndigheders offentliggørelse af kontrolresultater, afgørelser mv., bl.a. indeholder en række anbefalinger, i forhold til, hvilke overvejelser en myndighed bør gøre sig forud for etablering af en ordning med systematisk offentliggørelse af oplysninger om kontrolresultater og afgørelser. Betænkningens anbefalinger er udmøntet i en tjekliste.

Det fremgår bl.a. af betænkningen, at der bør foretages en konkret afvejning af hensynet til de personer, som oplysningerne vedrører, over for de hensyn til samfundsmæssige interesser, der søges varetaget med den foreslåede ordning. Afvejningen bør desuden afspejles i bemærkningerne til lovforslaget, som indeholder hjemmel til offentliggørelsesordningen¹.

Endvidere fremgår det af betænkningen, at en offentliggørelsesordning ikke bør indrettes på en sådan måde, at den er mere indgribende, end formålet – det vil sige varetagelsen af de relevante samfundsmæssige interesser – tilsiger². Datatilsynet bemærker i den forbindelse – og som tidligere bemærket i tilsynets brev af 3. oktober 2025 – at det grundlæggende princip i databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, litra c, har samme sigte.

Det fremgår i øvrigt af betænkningen, at indførelser af ordninger, der vedrører offentliggørelse af oplysninger om strafbare forhold, alene bør indføres efter nøje overvejelser. Der skal i det hele taget meget tungtvejende hensyn til, for at oplysninger om strafbare forhold eller mulige strafbare forhold systematisk kan offentliggøres³.

1 Betænkning nr. 1516 af 2010, kapitel 4, afsnit 2.3, s. 109

2 Ibid

3 Betænkning nr. 1516 af 2010, kapitel 4, afsnit 3, s. 112

På ovenstående baggrund og med henvisning til Datatilsynets tidligere bemærkninger af 3. oktober 2025 forudsætter Datatilsynet, at Finanstilsynet har overvejet, om den foreslåede ordning kan anses for proportional og nødvendig for så vidt angår offentliggørelsen af personoplysninger. Side 3 af 3

4. Det er endvidere Datatilsynets opfattelse, at den foreslåede § 12, stk. 1, er et udtryk for, at der skal etableres en indberetningsordning, hvor tredjemænd kan indberette leasingvirksomheder for overtrædelse af den finansielle regulering til Finanstilsynet. Med henvisning til, at Den Nationale Whistleblowerordning er etableret i Datatilsynet, bemærker tilsynet, at Finanstilsynet bør overveje samspillet mellem indberetningsordningen og whistleblowerreglerne. Dette særligt for så vidt angår den beskyttelse, som en whistleblower opnår efter whistleblowerreglerne.

For så vidt angår den foreslåede § 12, stk. 3, er det fortsat Datatilsynets opfattelse, jf. tilsynets tidligere bemærkninger af 3. oktober 2025, at samtykke ikke er det mest passende hjemmelsgrundlag, og at Finanstilsynet bør overveje, om behandlingsgrundlaget rettelig bør være databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

5. Datatilsynet har endvidere noteret sig, at der i den foreslåede § 13, stk. 1, er fastsat en række undtagelser til tavshedspligten for Finanstilsynets ansatte efter den foreslåede § 11, stk. 1. Datatilsynet finder, at det bør fremgå tydeligere, at § 11, stk. 1, ligeledes ikke er til hinder for, at fortrolige oplysninger videregives til Datatilsynet.

6. Herudover har Datatilsynet noteret sig, at Finanstilsynet med lovforslagets § 19, stk. 2, indfører en opbevaringsperiode på fem år for så vidt angår juridiske personer. Det fremgår i den forbindelse også af den foreslåede bestemmelse, at oplysninger om fysiske personer kun skal fremgå, så længe oplysningerne anses for nødvendige i forhold til de samfundsmæssige hensyn bag offentliggørelsen.

Datatilsynet opfordrer Finanstilsynet til at præcisere opbevaringsperioden for fysiske personer. Dette eksempelvis ved at fastsætte en række kriterier, som der skal lægges vægt på ved vurderingen af, hvor længe det er nødvendigt at have oplysningerne for at iagttage de samfundsmæssige hensyn.

7. Datatilsynet forudsætter generelt, at enhver eventuel behandling af personoplysninger foranlediget af lovforslaget sker i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Tilsynet forudsætter endvidere at blive hørt i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelser og lignende generelle retsfor skrifter i medfør af lovforslaget, hvis disse vil have betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Hvis Finanstilsynet har spørgsmål til høringssvaret, kan fuldmægtig Sophie Lynggaard Hansen kontaktes på 29 49 32 92 og specialkonsulent Ditte Kieler Herskind på 29 49 32 83.

Med venlig hilsen

Ditte Kieler Herskind

Finanstilsynet
Att.: Sophie Bech Tønners
Strandgade 29
1401 København K

Høringssvar over udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder

DI Bilbranchen takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovennævnte lovudkast. Vi anerkender intentionen om at styrke tilsynet med leasingvirksomheder og sikre en mere ensartet regulering, særligt i forhold til hvidvasklovgivningen og registreringsafgiftsområdet.

Vi anerkender ligeledes behovet for en skærpelse af reglerne for at sikre gennemsigtighed og lige konkurrencevilkår i branchen.

1. Klarere afgrænsning af lovens anvendelsesområde

Lovforslaget omfatter leasingvirksomheder, der udbyder leasingaftaler med forholdsmæssig registreringsafgift efter REGAL § 3 b, med det resultat, at loven ikke omfatter virksomheder, der udelukkende tilbyder operationel leasing **uden brug af § 3 b**.

National enhed for Særlig Kriminalitet vurderer ifølge forslaget, at leasingbranchen er forbundet med grove forsætlige overtrædelser af afgiftslovgivningen og koblet til hvidvask og bedrageri ved eksempelvis kloning af stjålne biler, hvilket i visse tilfælde kan have tilknytning til rocker- og bandemiljøet.

For at kunne imødegå dette fuldt ud finder DI Bilbranchen, at lovforslaget bør omfatte alle typer af leasingaftaler for biler. Dette vil desuden skabe den tilsigtede ensartning af regulering.

2. Selvanmeldere og tilladelseskrav

Lovforslaget indebærer, at virksomheder med selvanmeldertilladelse efter REGAL § 15 jf. § 14 skal opnå særskilt tilladelse som leasingvirksomhed.

Dette kan skabe usikkerhed for etablerede aktører, der allerede er underlagt kontrol via Skatteforvaltningen.

Vi foreslår en overgangsordning for virksomheder, der allerede er selvanmeldere og har dokumenteret compliance.

3. Krav til ledelse og forretningsmodel

DI Bilbranchen støtter kravet om egnet og hæderlig ledelse, men opfordrer til, at vurderingskriterierne for "holdbar forretningsmodel" konkretiseres. Der bør være proportionalitet i kravene, afhængigt af virksomhedens størrelse og kompleksitet.

4. Konsekvenser ved afslag

Lovforslaget medfører, at virksomheder, der får afslag på tilladelse, ikke må forny eller forlænge eksisterende leasingaftaler. Dette kan have vidtrækkende konsekvenser for både virksomheder og kunder.

Vi foreslår mulighed for midlertidig tilladelse eller forlænget overgangsperiode ved afslag, så eksisterende aftaler kan afvikles ansvarligt.

5. Tilsyn, registrering og skærpede krav

DI Bilbranchen støtter oprettelsen af et offentligt register over godkendte leasingvirksomheder, men opfordrer til, at Finanstilsynet sikrer en effektiv og smidig sagsbehandling, så virksomheder ikke møder unødige administrative barrierer.

I den forbindelse opfordrer DI Bilbranchen til, at de konkrete vejledninger ift. kravene til virksomhederne udarbejdes forholdsmæssigt under hensyntagen til virksomhedernes faktiske forhold, og dermed at der ikke pålægges unødige krav, der kan medfører forringelse af konkurrencekraften.

DI Bilbranchen ser frem til en fortsat dialog om lovforslaget og bidrager gerne til udarbejdelsen af vejledninger og implementeringsmateriale, der kan understøtte en smidig overgang til den nye regulering.

Med venlig hilsen



Kristina Weile
Chefkonsulent
DI Bilbranchen

Finanstilsynet
Sendt per e-mail til hoeringer@ftnet.dk

10. oktober 2025

Dir. tlf.
+45 45 27 09 24

E-mail
tmk@fdm.dk

Høringssvar til forslag til lov om visse leasingselskaber

FDM er blevet bekendt med at der er fremsat forslag til lov om visse leasingselskaber og vi undrer os over ikke at være på høringslisten. Da lovforslaget berører bilister, der leaser bil, tillader vi os i egenskab af at være bilisternes interesse- og forbrugerorganisation med 284.000 husstande som medlemmer, at afgive høringssvar.

Helt overordnet hilser FDM lovforslaget om en tilladelsesordning for leasingselskaber velkommen.

Vi håber det kan bidrage til at bekæmpe kriminalitet i forbindelse med leasing såsom hvidvask, afgiftssvindel og kloning af biler

Vi hilser krav om kreditværdighedsvurdering for alle private leasingtagere velkommen, da vi mener det vil øge forbrugerbeskyttelsen generelt set styrke tilliden til leasingbranchen.

Forslaget om at udvide hvidvasklovens område til også at omfatte operationel leasing har vores fulde støtte, idet vi dog bemærker, at det bør gælde alle typer aftaler om leasing af motorkøretøjer - uanset bilens afgiftsmæssige status.

Vi er enige i at problemer i dag først og fremmest findes i forhold til køretøjer der betaler forholdsmæssig afgift, men vi vil opfordre til at loven fra begyndelse tager højde for at problemet kan brede sig. En stor del af nye biler er i dag elbiler uden registreringsafgift, og der er en risiko for at ovennævnte ulovligheder vil ramme denne type biler og leasingaftaler som lovforslag for nuværende er udformet.

FDM opfordrer derfor til at forslaget om lovens tilladelseskrav samt de heraf følgende pligter i form af krav om kreditværdighedsvurdering og efterlevelse af hvidvaskloven ikke blot dækker operationelle aftaler men alle leasingaftaler for biler, uanset den afgiftsmæssige status.

Med venlig hilsen

Torben Lund Kudsk
Politisk chef

Politik & Analyse

Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

CVR nr. 10 37 67 18

www.fdm.dk

Att.: Sophie Bech Tønners.

Kære Sophie

Finans Danmark takker for muligheden for at afgive bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder.

Vi støtter lovforslaget og tiltaget om at skabe bedre rammer for leasingbranchen, og vi opfordrer til, at anvendelsesområdet udvides. Vi støtter Finans & Leasings holdning om, at lovforslaget ikke kun bør gælde for leasingselskaber, der udbyder leasingaftaler på forholdsmæssige registreringsafgifter, men bør omfatte alle motorkøretøjer uanset afgiftsstatus.

Venlig hilsen

Cecilie Sander Bernbom

Chefkonsulent

Jura

Direkte nr: [+45 3016 1008](tel:+4530161008)

cbe@fida.dk

—

Finans Danmark

Amaliegade 7

1256 København K

Danmark

Tlf.: 33 70 10 00

finansdanmark.dk

—



Gå ikke glip af nyheder fra Finans Danmark. [Tilmeld dig her.](#)

Fi-

nans Danmark er interesse- og arbejdsgiverorganisation for penge- og realkreditinstitutter, kapitalforvaltere,

børsmæglere, investeringsfonde, samt datacentraler, it- og fintechvirksomheder i den finansielle sektor.

[Læs mere her.](#)

[Læs her](#), hvordan Finans Danmark behandler dine personoplysninger.

20. okt. 2025

Til

Finanstilsynet

Udkast til lov om visse leasingvirksomheder

Vi takker for muligheden for at kommentere på forslaget til en tilladelsesordning for leasingvirksomheder.

Finans og Leasing har siden 2020 opfordret skiftende regeringer til at indføre en licensordning for leasingselskaber med det formål;

- at bekæmpe kriminalitet bl.a. i form af hvidvask, afgiftssvindel og klonede biler,
- forbedre kundebeskyttelsen i form af krav om kreditværdighedsvurdering for alle private leasingtagere, der vælger at lease et motorkøretøj ligesom det gælder ved billån, og
- generelt set styrke tilliden til leasingbranchen.

Vores grundlæggende holdning til lovforslaget er følgende:

- Vi støtter sigtet med lovforslaget om at underlægge leasingselskaber en tilladelsesordning svarende til hvad der gælder for forbrugslånsvirksomheder.
- Vi støtter forslaget om at udvide hvidvasklovens område til også at omfatte operationel leasing, men kun hvis det sker i forhold til alle aftaler om leasing af motorkøretøjer uanset bilens afgiftsmæssige status, idet der ellers skabes et "unlevel playing field" og huller i kriminalitetsbekæmpelsen.
- Loven bør ikke kun gælde for motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Lovens tilladelseskrav samt de heraf følgende pligter i form af krav om kreditværdighedsvurdering og efterlevelse af hvidvaskloven også hvad angår operationelle aftaler bør omfatte alle leasingaftaler om motorkøretøjer, uanset den afgiftsmæssige status.

Det er i øvrigt vores vurdering, som nærmere redegjort for nedenfor, at det ikke vil forhøje antallet af leasingselskaber, som vil søge om tilladelse. Vores ønskede udvidelse af tilladelsesordningens anvendelsesområde vil derfor ikke medføre øgede administrative byrder.

- Vi kan ikke støtte lovforslaget, hvis der efterlades de nævnte store huller på grund af den snævre afgrænsning til kun at omfatte motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Så er man lige vidt, da kriminalitet vil fortsætte/opstå på de områder, der ikke er omfattet. Og kundebeskyttelsen i form af kreditværdighedsvurdering kommer ikke til at gælde for alle forbrugere. Det vil efterlade de lovlydige leasingselskaber med nye administrative byrder til ingen verdens formål.

Anvendelsesområdet for loven bør ikke være begrænset til motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift

Vi gik tilbage i 2020 oprindeligt ud med et ønske om en licensordning for alle leasingvirksomheder uanset aktivitetsområde. Der forekommer også kriminalitet med andet end motorkøretøjer fx landbrugsmaskiner og entreprenørmateriel. Store dyre maskiner, som er let flytbare. Også hen over landegrænser.

Vi ønsker som erhverv en ordning der omfatter alle leasingselskaber og alle aktiviteter, for dæmme op overfor kriminalitet og for at der kan være tillid til branchen.

Med nærværende lovforslag kommer vi et skridt af vejen, men den restriktive afgrænsning vil skabe kunstige opdelinger af branchen.

Vi kunne til nød acceptere, hvis tilladelsesordningen i første færd blev begrænset til leasing af motorkøretøjer. Det har vi også signaleret til det politiske niveau. Men vi er meget overraskede og ærgerlige overfor, at løsningen nu foreslås yderligere begrænset til alene af at gælde motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift.

Vi mener af følgende grunde, at lovforslaget bør ændres, så det omfatter alle motorkøretøjer uanset om der betales fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift, eller der er tale om afgiftsfri motorkøretøjer:

- Side 23 anføres, at NSK vurderer, at det særligt er på området for forholdsmæssig registreringsafgift, at de ser svindel.

Men det er jo kun et øjebliksbillede, og det må forventes, at når dette hul bliver lukket med nærværende lovforslag, så vil de kriminelle søge mod svindel på områder hvor leasingselskaber ikke skal have forudgående tilladelse fra Finanstilsynet. Fx biler med fuld afgift, hvor der kan ske væsentlig svindel med fx forkert opgørelse af værdien af brugt importeret bil. Vi har jo et værdibaseret bilafgiftssystem, hvorfor der lige så vel kan ske grove "fejl" ved betaling af fuld afgift. Og når kriminaliteten består i hvidvask, hvor det jo ikke er økonomiske midler, der mangler, så vil betaling af fuld registreringsafgift ikke være en forhindring.

Og hvad angår køretøjet uden afgift, som tilfældet bl.a. er ved elbiler under 419.000 kr. (2025-niveau), kan leasing af disse anvendes til hvidvask, ligesom der kan ske import af klonede biler, via lyssky leasingselskaber.

Der er derfor efter vores opfattelse helt oplagt, at der vil ske en vandring af kriminalitetsbilledet, fra biler på forholdsmæssig afgift til biler på fuld eller ingen afgift, hvilket kan illustreres på følgende måde:

Tilladelsesordning

Forholdsmæssig afgift



Fuld afgift/Ingen afgift



Vi **opfordrer** derfor indtrængende til, at tilladelsesordningen ikke efterlader disse store huller i reguleringen. Vi kan ikke støtte en tilladelsesordning, der allerede fra starten af går på krukke. Det bør tale med betydelig vægt, at branchen selv ønsker at sådanne huller ikke opstår.

Vi **opfordrer** endvidere til, at man spørger NSK om ikke de er enige i, at ordningen bør omfatte alle motorkøretøjer uanset afgiftsmæssig status.

- Det giver efter vores opfattelse mening, at også operationelle aftaler omfattes af hvidvaskloven, idet der lige så vel kan ske hvidvask via en operationel leasingaftale/en lejeaftale som gennem finansiel leasing. Vi støtter derfor dette forslag.

Det fremgår af s. 164, at udbydere af operationelle leasingaftaler af motorkøretøjer, som ikke sker på forholdsmæssig registreringsafgift, ikke vil være omfattet af hvidvasklovens regler. Igen må vi påpege, at loven bør omfatte alle køretøjer, idet der lige såvel kan ske hvidvask i forhold til køretøjer på fuld eller ingen afgift.

Vi støtter derfor princippet om, at de virksomheder, der er omfattet af loven, også skal være omfattet af hvidvaskreglerne, men kun hvis loven så også kommer til at omfatte alle brugsretsftaler om motorkøretøjer, uanset om de benævnes leje, abonnement, leasing eller andet, og uanset de bagvedliggende afgiftsforhold. Ellers vil det føre til ulige konkurrencevilkår, idet nogle aktører vil være omfattet af hvidvasklovens regler, mens andre ikke vil. Og kriminalitet og hvidvask vil naturligt søge hen i disse huller. Det kan ingen være tjent med.

Udstrækningen af hvidvasklovens regler til operationel leasing taler i øvrigt for, at tilladelsesordningen bør gælde for alle leasingaktiver fx også maskiner der anvendes i entreprenør- og byggeindustrien.

- Antallet af virksomheder der potentielt kan komme under tilsyn efter lovforslaget anslås til mellem 120 (s. 23) og 170 (s. 40). Det undrer os, hvor man har disse ret forskellige tal fra. Finans og Leasing har ca. 45 leasingselskaber som medlemmer. Når vi ser på leasing af motorkøretøjer, så står vores medlemmer ifølge vores vurdering for ca. 90 procent årligt af alle nye leasingftaler.

Det er vores klare opfattelse, at den store mængde af leasingselskaber de senere år udspringer af muligheden for at kunne betale forholdsmæssig registreringsafgift. Derfor vil den samlede mængde af leasingselskaber under licens efter vores vurdering ikke være

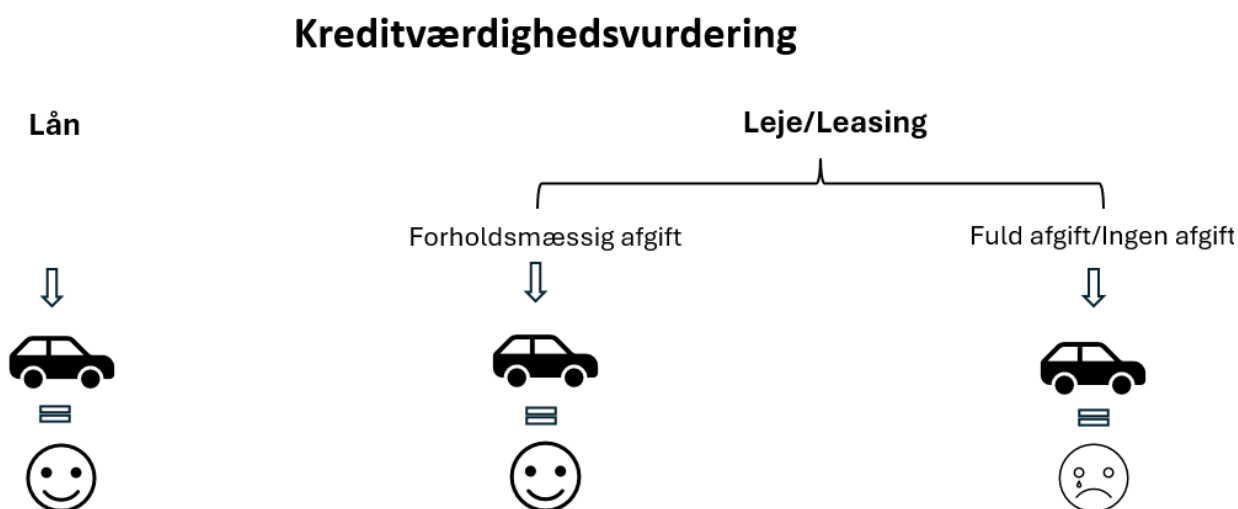
større afhængig af om ordningen begrænses til forholdsmæssig registreringsafgift eller ej. Men hvis ikke de huller, der er i nærværende lovforslag, stoppes, så vil nogle selskaber formentlig søge derhen for netop at undgå tilladelseskravet.

- Der er flere leasingselskaber som vil stå uden for tilladelsesordningen, sådan som den er foreslået, fx fordi de har valgt at betale fuld registreringsafgift for at undgå det administrative bøvvl med forholdsmæssig registreringsafgift. Eller fordi de alene beskæftiger sig med biler, hvor der ikke er afgift. Vi har medlemmer, som udtrykker ærgelse over, at de så ikke kan nyde godt af den blåstempling, ordningen vil indebære jf. bl.a. det forhold, at Finanstilsynet vil oprette et register over leasingvirksomheder med tilladelse. Også af den grund bør loven omfatte alle køretøjer uanset afgiftsstatus. (Vi går ud fra, at det ikke vil være muligt ad frivillighedens vej at tilslutte sig tilladelsesordningen, hvis man reelt set ikke er omfattet).
- Det fremgår flere steder af lovudkastet, at formålet er, at der kan være tillid til den finansielle sektor og leasingsektoren. Og s. 35, 5. afsnit fremgår det tillige, at målet er at skabe "*et bredere, stærkere og mere helhedsorienteret tilsyn*". Denne grundlæggende målsætning er vi helt enige i. Men netop af den grund bør tilladelsesordningen jo omfatte alle motorkøretøjer uanset afgiftsbetaling.
- I den politiske aftale fra Justitsministerens seneste bandepakke fra nov. 2023 blev der omtalt en løsning om leasing af motorkøretøjer. Deri var på ingen måde indeholdt en begrænsning til alene at omfatte motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Motorkøretøjer er et meget velafgrænset begreb, hvorfor det rent lovteknisk ikke er problematisk at lade tilladelsesordningen omfatte disse.
- Det fremgår på side 49, 4. afsnit, at såkaldt "sub-leasing" – altså hvor leasingtager videreudleaser køretøjet til en kunde, og dermed selv optræder som leasinggiver, dog uden at eje køretøjet, ikke er omfattet. Vi er stærkt kritiske overfor, at sub-leasing ikke også omfattes af lovforslaget, da det mange gange er i sådanne konstruktioner, at der sker svindel. Både for at undgå kriminalitet i dette led, men også for at sikre at leasingtager i forbrugerforhold bliver omfattet af den beskyttelse der ligger i en forudgående kreditværdighedsvurdering.
- Det fremgår s. 49, 5. afsnit, at lejeaftaler af motorkøretøjer også ud over 30 dage, som ikke er indgået efter registreringsafgiftslovens § 3 b, ikke er omfattet af loven. Det mener vi er stærkt konkurrenceforvridende, idet der bør gælde samme krav til tilladelse som udlejer, hvad enten man kalder sig leasingselskab eller biludlejningsselskab, når realiteten er den samme fx aftaler om brugsretten til køretøjer i 3 mdr., 6 mdr., 1 år eller hvad kunden nu ønsker. Kravet til at følge hvidvaskloven og give forbrugere en forudgående kreditværdighedsvurdering bør ikke afhænge af de bagvedliggende afgiftsforhold på køretøjet.
- Det fremgår s. 33, at lovforslaget skal sikre, at der foretages en reel "betalingsevnevurdering". Kreditværdighedsvurderingen, som det normalt betegnes, er en helt grundlæggende og altafgørende forbrugerbeskyttende faktor, når forbrugere påtager sig låne eller leasingforpligtelser. Også af den grund bør anvendelsesområdet være alle motorkøretøjer uanset afgiftsspørgsmålet, da det har en direkte virkning for anvendelsesområdet for kravet til betalingsevnevurdering jf. kreditaftalelovens § 52 a, som

samtidig foreslås ændret.

Ved långivning til køb af motorkøretøj er alle kunder omfattet jf. kreditaftalelovens § 7c. Sådan bør det også være ved en brugsrets aftale (leje, abonnement, leasing m.v.) af motorkøretøj.

Hvis forslaget med en tilladelsesordning, der alene omfatter motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift opretholdes, så vil de kunder, som indgår aftaler med leasingselskaber, der står uden for tilladelsesordningen, fordi de ikke har motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift ikke nyde godt af den væsentlige forbrugerbeskyttelse der ligger i en forudgående kreditværdighedsvurdering. Dette kan illustreres på følgende måde:



Den eksisterende regel i kreditaftalelovens § 52 a indeholder store huller i anvendelsesområdet. Det skyldtes, at man ikke havde en veldefineret lovgivning i form af en tilladelsesordning for leasingselskaber at henvise til, da reglen blev indført. Det kritiserede vi ved indførelsen af reglen, og det var en af grundene til, at vi foreslog en tilladelsesordning.

Vi ved fra vores dialog med politiet, at politiet lægger stor vægt på, at bandemedlemmer og andre kriminelle typer, der leaser motorkøretøjer bliver ordentligt kreditvurderet. Det vil sikre, at de ikke vil kunne få adgang til at lease et køretøj, da de i mange tilfælde er på overførselsindkomst og derfor på papiret ikke er kreditværdige. Det vil dermed også sikre, at de ikke kan foretage hvidvask af sorte penge via en leasingaftale. Det samme gælder selvsagt stråmænd, som kriminelle forsøger at indsætte i deres sted som leasingtagere på motorkøretøjer.

Nu er muligheden der for at kræve tilladelse af alle leasingselskaber, der udbyder leasingaftaler om motorkøretøjer, som er et velafgrænset begreb, og således også opnå, at alle forbrugere - uanset om de vælger at lånefinansiere eller lease - bliver omfattet af samme beskyttelse i form af en forudgående kreditværdighedsvurdering.

Nærværende tilladelsesordning bør derfor udvides til at omfatte alle køretøjer uanset afgiftsmæssig status, hvorefter § 52 a kan henvise her til med den virkning, at der i fremtiden ikke vil være huller i kundebeskyttelsen hvad angår krav om forudgående kreditværdighedsvurdering.

- Der er et samspil også til reglen i Lov om et indkomstregister § 7 a om adgang til skatteoplysninger via eSkatData til brug for kreditværdighedsvurdering. Hvis lovudkastets begrænsede anvendelsesområdet opretholdes, så vil der opstå tvivl om, hvorvidt eSkatData i fremtiden kan tilgås både af leasingvirksomheder med tilladelse hos Finanstilsynet og øvrige leasingvirksomheder (idet omfang de kun beskæftiger sig med motorkøretøjer på fuld eller ingen afgift). Også af den grund bør anvendelsesområdet for tilladelsesordningen være alle motorkøretøjer, således at der er klarhed over, hvem der kan tilgå eSkatData.
- Mange centrale politiske aktører ikke mindst Finanstilsynet direktør og erhvervsministeren taler for tiden ved alle givne lejligheder for en mere simpel regulering. Dette gode princip bør også være styrende for dette lovudkast. Det vil gøre loven langt mere simpel og umiddelbart forståelig, hvis der gennemføres en enkel løsning, hvor alle motorkøretøjer uanset afgiftsstatus omfattes.
- Allerede lovens titel "lov om visse leasingselskaber" illustrerer at opgaven med at bekæmpe kriminalitet og sikre ordentlig forbrugerbeskyttelse ikke er løst ordentligt. I øvrigt bør det være tydeligt i overskriften på loven, at der er tale om en tilladelses- eller licensordning.

Nærmere om centrale emner

Forbrugslånsvirksomheder bør ligesom pengeinstitutter være undtaget

Finans og Leasing har en del medlemmer, som i samme virksomhed både beskæftiger sig med forbrugslån fx billån til private og leasing af forskellige typer aktiver både til private og erhvervsdrivende kunder. Vi foreslår derfor, at virksomheder, som har licens efter lov om forbrugslånsvirksomheder også undtages for loven, idet de allerede er omfattet af krav svarende til dette lovudkast. Det støttes af bemærkningerne på s. 157, 1. afsnit, hvor det fremgår at kravene efter lov om forbrugslånsvirksomheder og nærværende lovforslag er "sammenfaldende".

Hvidvaskloven

Vi støtter forslaget om, at de virksomheder, der er omfattet af loven, også skal være omfattet af hvidvaskreglerne. Det giver mening, idet lovens hensigt bl.a. er forhindre kriminalitet.

Når det så er sagt, er det uheldigt med lovens meget snævre anvendelsesområde, idet leasingselskaber, som kun udbyder leasing på operationelle vilkår og som enten betaler fuld registreringsafgift eller leaser biler hvor der ingen afgift er, ikke bliver omfattet af hvidvasklovens regler. Det giver for det første væsentlige huller i hvidvaskbekæmpelsen. Og for det andet giver det et uens grundlag for konkurrencen imellem leasingselskaberne.

Det er uklart ved læsning af forslaget samt bemærkningerne hertil, om hvidvaskloven gælder for andre aktiviteter end leasing af motorkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift, fx leasing af motorkøretøjer på fuld afgift eller leasing af helt andre typer aktiver, som udbydes af leasingselskaber, der er omfattet af tilladelsesordningen. Også af den grund bør tilladelsesordningen gælde alle leasingaktiviteter. Og i det mindste bør der skabes klarhed om det anførte forhold.

Det fremgår af s. 165, at Finanstilsynet får hjemmel til at udstede regler om, at virksomheder der alene udøver aktivitet omfattet af hvidvaskloven i begrænset omfang kan undtages for hvidvaskloven også hvad angår nærværende lovforslags område. Det fremgår imidlertid ikke, om Finanstilsynet har tænkt sig at udnytte denne hjemmel.

Det er vores opfattelse, at det vil være forkert at udnytte hjemlen til at undtage visse leasingvirksomheder fra hvidvaskloven, idet de øvrige bestemmelser i nærværende lovforslag i øvrigt skal gælde uanset om aktiviteten er begrænset. Det gælder for det første kravet om tilladelse. Og for det andet kravet om at foretage en kreditværdighedsvurdering jf. § 52 a.

På baggrund foreslår vi, at det anføres, at det ikke er tiltænkt at udnytte hjemlen på det foreliggende grundlag.

Lejeaftaler og sub-leasing

Side 49 fremgår det, at lovforslaget ikke omfatter "*lejeaftaler, som typisk indgås for en kortere periode*". Denne sætning er i sig selv forkert/meningsforstyrrende, idet det afgørende efter lovforslaget ikke er, hvorledes aftale om brugsret til et motorkøretøj er betegnet. Altså om aftalen er benævnt leje eller leasing eller noget helt tredje, men alene om aftalen angår en brugsret til et motorkøretøj omfattet af registreringsafgiftslovens § 3 b. Se også nedenfor vores bemærkninger til s. 53, 4. afsnit.

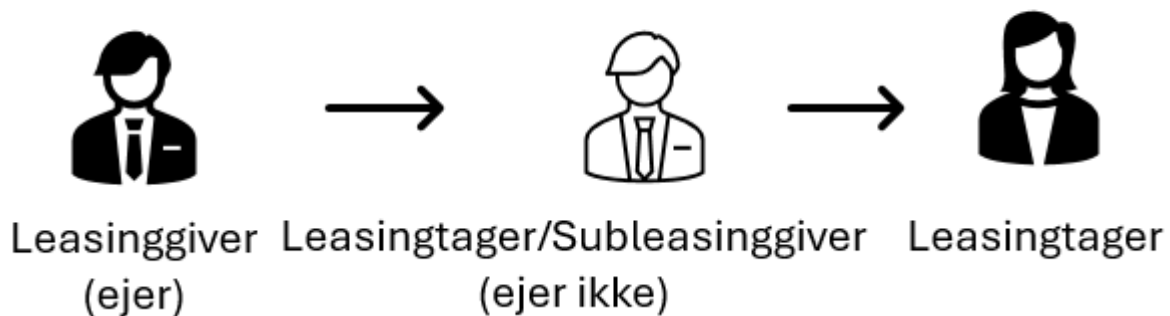
Den nævnte sætning er også meningsforstyrrende jf. ordene "en kortere periode". Lovforslaget er ikke begrænset til aftaler om brugsret af en vis længde. Og bør ikke være det. Kriminalitet kan sagtens foregå med korte brugsretsftaler. Og § 52 a om kravet om en kreditværdighedsvurdering indeholder ikke en minimumsgrænse for længden af brugsretsftalen for at den er gyldig. Fx er en aftale af en varighed på 3 eller 6 mdr. omfattet uanset om den benævnes leje- eller leasing.

Det kunne i stedet fremgå af bemærkningerne, at lejeaftaler af en kortere tidsperiode ligesom aftaler, der benævnes leasing, er omfattet af loven, såfremt de øvrige betingelser er opfyldt.

Men mere vigtigt er det at gøre opmærksom på, hvorfor man i § 2, stk. 1 om definitionen på en leasingvirksomhed har indsat ordene/begrænsningen "*som virksomheden ejer*". Det ses ikke omtalt i bemærkningerne, uanset at det er helt centralt. Fx er det ikke omtalt på side 49, hvor lejeaftaler og subleasing ellers nævnes. Side. 25, 2. afsnit fremgår det alene, at en virksomhed, som har leaset en bil af et leasingselskab og derefter leaser bilen ud (det der også kaldes sub-leasing) ikke er omfattet af loven. Det vil have den uheldige virkning, at leasingtageren ikke opnår den beskyttelse der ligger i kreditværdighedsvurderingen efter kreditaftalelovens § 52 a. Og det vil op nå for kriminalitet, idet det har fremgået af pressen, at fx bosteder og såkaldte "klaner" har misbrugt sub-leasing til kriminalitet.

Subleasing er udtryk for, at den part (subleasinggiver), som har udlejet/leaser køretøjet til leasingtager, selv har lejet/leaset køretøjet af en leasinggiver. Subleasinggiver ejer ikke selv køretøjet. Det gør jo kun den oprindelige leasinggiver. Det samme kan siges ved lejeaftaler, hvor udlejer selv har finansieret sig ved at lease de køretøjer, virksomheden bruger til udlejning, via en leasinggiver. Subleasing kan illustreres således:

Subleasing



Der er ikke redegjort i lovforslaget for, hvorfor der ikke anses at være behov for, at sub-leasing/videreudlejning omfattes af lovforslaget. Området bør efter vores opfattelse også være omfattet af lovforslaget, idet kriminalitet også kan opstå i dette led. Når lovforslaget i øvrigt underlægger leasingselskaber hvidvasklovens bestemmelser hvad angår operationel leasing, så er det en stor mangel, at dette område ikke er med. Det samme gælder hvad angår forbrugers beskyttelse i form af kreditværdighedsvurdering, som sådanne leje- og subleasingaftaler undtages for som konsekvens af formuleringerne i § 2. Vi anbefaler derfor, at ordene "som virksomheden ejer" i § 2, nr. 1 om definition af en leasingvirksomhed udgår.

Man kunne undtage almindelig biludlejning - altså aftaler om brugsretten til et motorkøretøj i op til 30 dage jf. bekendtgørelse nr. 992 af 27. juni 2022 - fra kravet om at foretage en kreditværdighedsvurdering, ud fra den betragtning, at risikoen for at blive overforgældet af sådanne aftaler er forholdsvis lille, og at det i øvrigt vil være meget vanskeligt nærmest umuligt for biludlejeren at foretage kreditværdighedsvurderingen i forhold til udenlandske kunder/turister.

Kreditaftalelovens § 52 a – alle forbrugere bør være omfattet af kreditværdighedsvurdering

Bemærkningerne på s. 76-77 om virkningerne af manglende kreditværdighedsvurdering er ret rudimentære og kan give anledning til væsentlige misforståelser. Fx fremgår det øverst s. 77, at en "leasingaftale, hvor betalingsevnevurderingen har været mangelfuld, kun kan blive erklæret ugyldig, hvis betingelserne her for er tilstede". Os bekendt foreligger der ingen afgørelser om dette emne. På det parallelle område hvad angår lån, gælder det, at det kun er en væsentlig mangelfuld kreditværdighedsvurdering, som evt. kan føre til at låneaftalen anses for ugyldig. Vi opfordrer derfor til, at bemærkningerne indskrænkes, så misforståelser undgås.

Det kan også give anledning til misforståelser, at der i lovbemærkningerne bruges ordet "betalingsevnevurdering" baseret på ordlyden af bestemmelsen, i stedet for det almindeligt anvendte begreb "kreditværdighedsvurdering", som benyttes i relation til den tilsvarende bestemmelse i § 7 c. § 7 c er i bevægelse over tid fx for tiden, hvor nyt forbrugerkreditdirektiv implementeres i kreditaftaleloven jf. Justitsministeriets forslag til ændret kreditaftalelov, som har været i høring i august. Samt Finanstilsynets og Forbrugerombudsmandens kommende fælles reviderede vejledning til krav til kreditværdighedsvurdering jf. § 7 c i lyset af den såkaldte Resurs Bank-dom, som tilsidesatte dele af Finanstilsynets påbud om, hvorledes kreditværdighedsvurdering skal ske. Det er vores opfattelse, at der med § 52 a er tilsigtet en bestemmelse svarende til § 7 c. Vi foreslår at der skabes en kobling til § 7 c, så § 52 a automatisk følger med udviklingen i § 7 c fx ved blot at henvise til § 7 c.

Anvendelsesområdet for 52 a er hullet i dag og vil vedblive med at være det i fremtiden som det fremgår på s. 56-57, idet det kun vil være leasingselskaber, der er omfattet af tilladelsesordningen, som vil skulle foretage en kreditværdighedsvurdering af deres kunder (forbrugere). Det er helt uforståeligt, at denne pligt ikke skal gælde alle leasingselskaber, der udbyder leasing af motorkøretøj til deres forbruger-kunder. Også af den grund bør anvendelsesområdet for tilladelsesordningen udvides til at omfatte motorkøretøjer på fuld afgift eller hvor der ingen afgift er. Alt andet giver ingen mening set ud fra beskyttelseshensynet. Hvis kunden alternativt vælger at finansiere bilkøbet, så gælder der krav om kreditværdighedsvurdering uanset långivers bagvedliggende forhold (pengeinstitut eller forbrugslånsvirksomhed).

S. 57 midt fremgår det, at selv om leasingselskabet kun udbyder aftaler til erhvervsdrivende så skal set up om kreditværdighedsvurdering være på plads alligevel. Det synes helt meningsløst, at forpligte en leasingvirksomhed til at have set up til brug for kreditværdighedsvurdering af privatkunder på plads, hvis virksomheden ikke har eller påtænker at udbyde sine produkter til forbrugere. Dette krav bør derfor udgå for virksomheder, som kun henvender sig til erhvervsdrivende kunder.

§ 3 – Tilladelse

Det fremgår s. 28, 2. afsnit, at tilladelse kan afslås, *"hvis virksomheden gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede motorkøretøjer i forbindelse med grove overtrædelser af straffeloven og færdselsloven"*. Vi bemærker herom, at det kan ske selv for de mest hæderlige og agtpågivende leasingselskaber, hvorfor det bør indgå, om der i den forbindelse har været noget at lægge leasingselskabet til last, om leasingselskabet har gjort hvad de kan for at undgå vanvidskørsel fx i form af at foretage kreditværdighedsvurdering og indarbejde en tro- og loveerklæring om ikke at ville køre vanvidskørsel i leasingaftalen m.v.

På s. 59 fremgår det, at der vil blive lagt vægt på, om et leasingselskab har fået beslaglagt eller konfiskeret et leaset motorkøretøj i forbindelse med organiseret kriminalitet i større omfang end sædvanligt. Det bemærkes herom, at det vel er forbundet med en retssikkerhedsmæssig udfordring at lægge vægt på antal beslaglæggelser, da beslaglæggelsen er et foreløbigt retsmiddel, som i alle tilfælde skal følges op af domstolsprøvelse. Alene de endelige konfiskationer må anses for relevante. Endvidere bør der lægges vægt på, om leasingvirksomheden må anses for at have været uanende om forbindelsen til organiseret kriminalitet, idet leasingselskabet i så fald ikke skal "straffes" i form af nægtelse af tilladelse til fremtidig virksomhed, som selvsagt er en ekstremt indgribende afgørelse.

I stk. 6 fremgår der en pligt for leasingselskabet til at indberette til Finanstilsynet, hvis et køretøj bliver beslaglagt eller konfiskeret. Det bemærkes, at det vil være umuligt for leasingvirksomheden, hvis politiet ikke har sørget for at orientere leasingselskabet om beslaglæggelsen. Det er politiet ellers forpligtet til at gøre, men det er vores opfattelse, at det ikke altid sker. Endvidere er det ikke sjældent, at et køretøj bliver beslaglagt og kort tid derefter "frigives", efter en nærmere vurdering af grundlaget for beslaglæggelsen. Det bør derfor overvejes, om ikke det er mere hensigtsmæssigt, at det er politiet, som indberetter til Finanstilsynet, hvis man vurderer, at et bestemt leasingselskab har uporportionalt mange konfiskationer eller leasingselskabet skønnes at være i ledtog med organiserede kriminelle.

Hvis indberetningsordningen uanset vores bemærkninger opretholdes bør det overvejes, om ikke der kan indberettes årligt eller kvartalsvis, idet indberetninger i hvert enkelt tilfælde vil være meget byrdefuldt rent administrativt.

Det bør overvejes om ikke det skal fremgå, at tilladelse også er betinget af, at virksomheden har forretningsgange for varetagelse af de forpligtelser der følger af hvidvaskloven. Det er en helt central forpligtelse, hvorfor de på linje med forretningsgange for kreditværdighedsvurdering som er nævnt i stk. 2, nr. 3, også bør fremgå eksplicit.

Ifølge § 3, stk. 7 skal virksomheden underrette Finanstilsynet hvis der sker ændringer i de Finanstilsynet har lagt til grund for tilladelsen. § 3, stk. 2, nr. 3 indeholder krav om forretningsgange for kreditværdighedsvurdering. Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis virksomheden skal underrette tilsynet ved enhver efterfølgende mindre ændring af denne forretningsgang. Det samme gælder om stk. 3, nr. 4 om kravet om "en holdbar forretningsmodel", hvis man efter tilladelse er opnået ændrer ved sin forretningsmodel. Vi foreslår, at der gøres en undtagelse her for i stk. 7.

Egnethed og hæderlighed - § 4

Det fremgår af § 4, stk. 1, at direktionsmedlemmer skal have mindst 1 års erfaring fra en leasingvirksomhed og relevant erfaring med betalingsevnevurderinger.

Det er vores opfattelse, at den relevante erfaring med leasingvirksomhed og betalingsevnevurdering også kan være erhvervet fra en anden type virksomhed fx som bilimportør eller bilforhandler, hvis virksomheden som en del af den forretningsmodel har benyttet sig af leasing som finansieringsform. Endvidere må det anerkendes, at ansatte i pengeinstitutter (herunder udenlandske) eller forbrugslånsvirksomheder kan have erfaringer med leasingvirksomhed. Det kan herom henvises til bemærkninger på s. 62 nederst og frem, hvor det om kravet til erfaring med kreditværdighedsvurdering netop anerkendes at sådan erfaring kan være indhentet fra pengeinstitut, forbrugslånsvirksomhed eller anden virksomhed.

Det fremgår s. 62, næstsidste afsnit, at der også stilles krav om erfaring med brug af Skatteforvaltningens selvanmeldersystemer m.v. Det synes at være et for detaljeret, operativt og irrelevant krav. Det afgørende må være, at personen har et overordnet kendskab til indgåelse af leasingaftaler og betingelserne for at kunne anvende reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift.

Andre mere tekniske bemærkninger til lovforslaget

Side 25, 2. afsnit bør ordet "indehavere" ændres til "ejere".

Side 48, 1. afsnit ordene "... udbyder leasingaftaler med forbrugere" bør rettes til "udbyder leasingaftaler til forbrugere".

På s. 51 fremgår om 1, stk. 2 at pengeinstitutter ikke er omfattet af loven. Vi støtter betragtningen bag ved forslaget baseret på at pengeinstitutter i forvejen er forsvarligt reguleret. Vi ønsker det dog belyst, hvorledes det så sikres rent lovteknisk, at leasingvirksomhed, som drives i et pengeinstitut, også skal leve op til kravet om forudgående kreditværdighedsvurdering efter § 52 a samt lovudkastets nye krav om at også operationel leasing er omfattet af hvidvasklovens regler.

På s. 53, 4. afsnit står "En aftale om brugsret til et motorkøretøj er omfattet af definitionen, uanset om aftalen betegner sig som f.eks. lån eller køb". Ordet "køb" forekommer misvisende i sammenhængen. Hvis der er tale om en købsaftale, så får køberen jo ejendomsretten og ikke bare brugsretten. Måske det vil være mere korrekt at bruge ordene "... uanset om aftalen betegner sig som lån, leasing, leje, abonnement eller lignende".

S. 53, to sidste afsnit er enslydende.

På s. 75 midt om forbrugere ankenævnsmuligheder bør også omtales muligheden for klage til FANKE hvad angår leasingselskaber, der er ejet af pengeinstitutter.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og Leasing

Mobil 40382987

chb@finansogleasing.dk

Bemærkninger til udkast til Lov om visse leasingvirksomheder

På vegne af Carta fremsendes hermed bemærkninger til Finanstilsynets *forslag til Lov om visse leasingvirksomheder*.

Carta driver selv leasingvirksomhed og har tidligere taget initiativ til en undersøgelse af, om og givet fald hvilke muligheder der er, for en dansk regulering af leasingbranchen.

1. Om lovforslagets formål

- 1.1. Det følger af lovforslagets § 1, at loven finder anvendelse på virksomheder, der udbyder leasingaftaler af motorkøretøjer efter § 3 b i registreringsafgiftsloven.
- 1.2. Det følger samtidig af indledningen til lovforslaget, at man ønsker at begrænse forkerte beregninger. Derudover ønsker man at kunne begrænse, hvem der kan drive leasingselskab herunder, at det ikke skal være muligt at kunne lease biler ud, hvis virksomheden gentagne gange har fået beslaglagt eller konfiskeret leasede motorkøretøjer i forbindelse med grove overtrædelser af straffeloven og/eller færdselsloven.
- 1.3. Endeligt følger det af lovudkastet, at man ønsker at sørge for, at virksomhedens ledelse, herunder direktion og bestyrelse er "fit&proper" til at drive leasingvirksomhed. Dette formål forspildes, hvis ikke alle leasingformer medtages, f.eks. vil der ikke blive foretaget en sådan vurdering ved leasingselskaber, der ikke gør brug af forholdsmæssig registreringsafgift.
- 1.4. Med lovforslagets § 1 omfattes alene leasingselskaber, der leaser motorkøretøjer ud efter registreringsafgiftslovens § 3 b, dvs. hvor der alene er betalt en forholdsmæssig andel af registreringsafgiften.

Dette er problematisk, da der f.eks. ved de fleste elbiler bliver betalt fuld registreringsafgift, hvorefter de bliver leaset ud. Disse biler vil således ikke blive omfattet af loven og i et tilfælde, hvor alene elbiler leases af den pågældende virksomhed, vil der således ikke være krav om tilladelse efter det nuværende lovforslag.

Dernæst er det muligt at værdiansætte afgifterne til kr. 0,00, hvilket foregår ved, at biler importeres fra andre EU-lande uden moms, hvorefter man "glemmer" at afregne moms.

Der skal desuden ikke betales registreringsafgift, hvis bilens nypris i 2025 er fastsat til under kr. 417.000,00. For 2026 udgør grænsen kr. 366.000,00.

I et sådan tilfælde vil virksomheden ej heller blive omfattet af lovudkastet, da afgiften således vil være låst til kr. 0,00.

1.5. Formålet med lovudkastet opfyldes således ikke fuldt ud i sådanne tilfælde.

1.6. Det er derfor Carta' forslag, at alle motorkøretøjer, der registreres i Motorregistret (DMR) og leases i en eller anden form skal være omfattet af lovforslaget.

Dette betyder også, at det der i daglig tale betegnes som "sub-leasing", dvs. virksomheder, der videreformidler leasingaftaler, også vil blive omfattet af loven.

2. Om lovforslagets § 10

2.1. Først og fremmest skal det bemærkes, at Carta anser denne bestemmelse som en vigtig og relevant bestemmelse, da man er enig med Finanstilsynet i ønsket om at gøre det besværligt for de leasingselskaber, der ikke følger lovgivningen.

2.2. Det følger af bemærkningerne til lovforslagets § 10, stk. 1, nr. 6, at vurderingen af, om beslaglæggelser eller konfiskationer skal medføre inddragelse af en tilladelse efter bestemmelsen, skal ske ud fra en proportionalitetsbetragtning, hvilket betyder, at Finanstilsynet ikke automatisk vil lægge vægt på en enkeltstående eller få tilfælde, men at der foretages en samlet vurdering af omfanget i forhold til virksomhedens størrelse og aktivitet.

Det bør af retssikkerhedsmæssige grunde følge af bestemmelsens udformning, at der skal ske en proportionalitetsbetragtning ved bedømmelsen af om tilladelsen skal inddrages i henhold til lovforslagets § 10, stk. 1, nr. 6.

Dette vil efter Cartas opfattelse i højere grad sikre, at meningen med bestemmelsen også sikres.

2.3. Samtidig følger det ikke af lovudkastet, hvad der skal ske med leasingkontrakterne i tilfælde af, at en virksomheds tilladelse inddrages. Dette er efter Carta problematisk, da det kan stille kunderne, herunder især forbrugerne i en vanskelig situation.

I et tilfælde, hvor leasingaftalerne automatisk blot skal indfries og den fulde registreringsafgift således skal betales, kan det medføre store økonomiske konsekvenser.

2.4. Desuden bør det følge af loven, hvem der skal indberette om f.eks. beslaglæggelser og konfiskation, hvorefter Carta foreslår, at der automatisk bør ske en indberetning til Finanstilsynet direkte fra politiet af.

Dette skyldes, at i et tilfælde hvor leasingselskabet selv er forpligtet til at indberette, er det Cartas overbevisning, at de leasingselskaber som man med lovforslaget specifikt søger at regulere, blot vil lade være med at indberette de pågældende beslaglæggelser og konfiskationer.



- 2.5. Endeligt bør der efter Carta' opfattelse 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 ikke er usandsynligt, at Finanstilsynet foretager en forkert vurdering og dermed inddrager en tilladelse, som ikke bør have været inddraget.

I et tilfælde uden opsættende virkning kan en virksomheds eksistensgrundlag forsvinde før der reelt er taget endelig stilling til inddragelsen, herunder tilladelsen.

3. Om kapitalkrav og regnskabsaflæggelse

- 3.1. Carta foreslår, at der stilles et kapitalkrav til virksomheder, der ønsker at drive leasingselskab. Dette kunne f.eks. være i form af en vis egenkapital eller en minimumsoliditetsgrad.

Forslaget skal være med til at sikre, at den pågældende virksomhed har en holdbar forretningsmodel. I tilfælde af, at en virksomhed ikke kan leve op til et sådan krav, f.eks. fordi virksomheden er nyopstartet, foreslår Carta, at der i stedet kan stilles krav om en bankgaranti.

- 3.2. Det følger desuden af lovforslaget, at en virksomhed ved ansøgning skal sende relevant information om bl.a. virksomhedens økonomiske forhold, dvs. regnskab og budgetter. I tilfælde af, at der indtræder ændringer i forhold til de oplysninger, som er lagt til grund ved meddelelse om tilladelse, skal en virksomhed selv løbende give meddelelse om dette.

Carta finder dette uhensigtsmæssigt og foreslår, at der stilles krav om en vis regnskabsaflæggelse, f.eks. at leasingselskaber med tilladelse som minimum skal aflægge regnskab efter regnskabsklasse B.

Samtidig foreslår Carta, at en revisor skal attestere, at der ikke er sket ændringer, som ville forpligte til indberetning efter lovforslaget.

4. Konklusion

- 4.1. Carta har således følgende forslag til Finanstilsynets *forslag til Lov om visse leasingvirksomheder*:

- i) Loven bør omfatte alle former for leasing
- ii) § 10 bør omformuleres, således det er tydeligt, at der skal ske en proportionalitetsvurdering
- iii) Klage eller indbringelse for domstolene over en inddragelse af tilladelse bør have opsættende virkning
- iv) Kapitalkrav til de omfattede leasingselskaber
- v) Aflæggelse af regnskab efter regnskabsklasse B samt attest fra revisor



- 4.2. Med disse ændringer vil lovforslaget efter Cartas opfattelse udgøre en endnu højere beskyttelse af forbrugerne samt en mindskning af leasingselskaber, der ikke lever op til forskellige lovkrav.

Med venlig hilsen

Michael Clemmensen

Partner

mc@focus-advokater.dk

+45 63 14 20 21



FORBRUGEROMBUDSMANDEN

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5151

Att.: Sophie Bech Tønners

Finanstilsynet har den 18. september 2025 sendt udkast til forslag til lov om visse leasingvirksomheder i høring hos Forbrugerombudsmanden, der giver anledning til enkelte bemærkninger.

Virksomheder, der udbyder leje- eller leasingaftaler til forbrugere, hvor der i selve aftalen eller i en separat aftale er fastsat en pligt til at købe aftalegenstanden, skal i dag have en tilladelse som forbrugslånsvirksomhed. Det følger modsætningsvist af § 1, stk. 3, nr. 4, i lov om forbrugslånsvirksomheder.

Efter de nugældende regler skal forbrugslånsvirksomheder bl.a. foretage en vurdering af forbrugerens kreditværdighed inden aftalens indgåelse, jf. nugældende § 9 i lov om forbrugslånsvirksomhed. Pligten følger også af kreditaftalelovens § 7 c, idet de pågældende leasingaftaler som altovervejende hovedregel er kreditaftaler i kreditaftalelovens forstand, jf. kreditaftalelovens § 3, stk. 1, nr. 5, modsætningsvist.

Ifølge lovudkastets § 32, nr. 1, (ny § 1, stk. 3, nr. 5, i lov om forbrugslånsvirksomheder) vil leasingaftaler omfattet af lov om visse leasingvirksomheder ikke længere være omfattet af lov om forbrugslånsvirksomheder. Leasingvirksomheder, der udbyder kreditaftaler til forbrugere, vil dog fortsat være forpligtede til at foretage en kreditværdighedsvurdering efter kreditaftalelovens § 7 c.

Af den nugældende lov om forbrugslånsvirksomheder følger også, at forbrugslånsvirksomheder for at opnå tilladelse bl.a. skal have forretningsgange for kreditværdighedsvurderinger, jf. lovens § 3, stk. 2, nr. 3.

Såfremt lovforslaget bliver vedtaget i sin nuværende form, vil det ikke være et krav, at leasingvirksomheder, der udbyder kreditaftaler til forbrugere (dvs. leje- eller leasingaftaler til forbrugere, hvor der i selve aftalen eller i en separat aftale er fastsat en pligt til at købe aftalegenstanden), skal have forretningsgange for kreditværdighedsvurderinger for at opnå tilladelse.

Idet pligten til at foretage en kreditværdighedsvurdering fortsat gælder for disse virksomheder, bør det i lovudkastets § 3, stk. 2, nr. 3, præciseres, at leasingvirksomheder for at opnå tilladelse, hvor det er relevant, skal have forretningsgange for kreditværdighedsvurderinger, jf. § 7 c i lov om kreditaftaler, og for betalingsvurderinger, jf. § 52 a i lov om kreditaftaler.

Tilsvarende gælder for henvisningerne til betalingsevnevurderinger i lovudkastets § 4, stk. 1, § 6, stk. 1, § 10, stk. 1, nr. 8, § 11, stk. 3, og § 12, stk. 3.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Marc Tramoni

Specialkonsulent, cand.jur., procedør
Direkte +45 4171 5292
E-
mail matr@forbrugerombudsmanden.dk

Kære Sophie

Forbrugerrådet Tænk støtter det fremsendte forslag. Med henvisning til at øge forbrugerbeskyttelsen, foreslår vi, at der i § 10 vedr. inddragelse af tilladelse indsættes en mulighed for at inddrage leasing-virksomhedens tilladelse, hvis den ikke efterlever afgørelser truffet i anke/klagenævn eller domstole.

Med venlig hilsen

Martin Bruun

SENIORJURIST / SENIOR LEGAL ADVISER

M +45 4132 5324

W taenk.dk

Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N



Høringssvar til udkast til lov om visse leasingvirksomheder

Tak for muligheden for at bidrage til høringen.

F&P har fulgt udviklingen i leasingbranchen med stigende bekymring. Det fremstår i dag relativt nemt at etablere et leasingselskab og operere med metoder, der kan misbruges til organiseret kriminalitet – herunder hvidvask, kloning af køretøjer, skatteunddragelse og manipulation med registreringsafgift. Vi ser derfor et klart behov for at styrke tilsynet og rammerne for leasingvirksomheder.

På den baggrund bakker vi op om initiativer, der fremmer en retfærdig, gennemsigtig og økonomisk bæredygtig leasingbranche, hvor der er klare krav til ledelse, forretningsgange og kontrol.

Vi vil dog gerne opfordre til, at ordningen udvides til at omfatte alle typer leasingvirksomheder, uanset om der er tale om leasing med forholdsmæssig registreringsafgift, fuld registreringsafgift eller ingen registreringsafgift.

Kriminalitet og hvidvask begrænser sig ikke til én bestemt type leasingaftale. En snæver afgrænsning af ordningen risikerer at skabe et utilsigtet frirum, hvor kriminelle aktører kan flytte deres aktiviteter til leasingformer, der ikke er underlagt samme kontrol. Det gælder eksempelvis leasing af biler med fuld afgift eller brugte elbiler uden afgift.

En bredere tilladelsesordning vil efter vores vurdering:

- styrke den samlede indsats mod økonomisk kriminalitet,
- skabe mere ensartede og retfærdige vilkår for aktørerne i leasingbranchen,
- og sikre et fremtidssikret tilsyn, der kan følge med udviklingen i markedet.

14.10.2025

F&P
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@fogp.dk
www.fogp.dk
CVR 11 62 81 84

Astrid Rossau Bundgaard
Konsulent
Dir. 41919041
abu@fogp.dk

Sagsnr. GES-2024-00517
DokID 531650
Deres j.nr. 25-017634

Vi ser frem til det videre arbejde og stiller os gerne til rådighed med yderligere input.

Med venlig hilsen
Astrid Rossau Bundgaard

F&P

Sagsnr.	GES-2024-00517
DokID	531650

Mobility Denmark støtter tilladelsesordningen for leasingselskaber – og ønsker den udvidet!

Mobility Denmark støtter fuldt ud formålet med lovforslaget om at skabe en tilladelsesordning, der skal sikre en mere ansvarlig og tillidsvækkende leasingbranche i Danmark. En effektiv tilladelsesordning vil bidrage til at udelukke de aktører, som gennem mange år har undergravet branchens ry gennem svig, manglende betalingsevnevurderinger og uigennemsigtige ejerforhold.

Overordnet opbakning til lovforslaget

Vi støtter de grundlæggende elementer i lovforslaget, herunder:

1. Kravet om egnethed og hæderlighed i ledelsen, som skal sikre, at ledelsesmedlemmer har den nødvendige erfaring, hæderlighed og integritet til at drive leasingvirksomhed på forsvarlig vis. Vi støtter, at kravet omfatter både bestyrelse og direktion, således som det fremgår af lovforslaget. Samtidig mener vi, at vurderingen også bør kunne omfatte øvrige ledende medarbejdere med væsentligt ansvar for virksomhedens drift – eksempelvis personer med ansvar for kreditvurdering, risikostyring eller overholdelse af reglerne på området – da disse ofte har reel ledelseskompetence og indflydelse på virksomhedens forsvarlige drift.
2. Kravet om forsvarlig betalingsevnevurdering, jf. § 52 a i lov om kreditaftaler. Leasingvirksomheder skal have forretningsgange, der sikrer, at virksomheden foretager en realistisk vurdering af kundens økonomiske situation, herunder indkomst, faste udgifter og eksisterende gæld, for at sikre, at kunden har betalingsevne til at overholde leasingaftalen. Dette er efter vores vurdering et af de mest centrale værn mod usunde forretningsmodeller og uansvarlige aktører.
3. Kravet om en holdbar forretningsmodel, som indebærer, at virksomheden skal kunne dokumentere, at dens forretningsgrundlag er økonomisk bæredygtigt. Det er afgørende, at Finanstilsynet kan vurdere, om en virksomhed har en sund og realistisk driftsmodel, inden der gives tilladelse.

For snæver afgrænsning af ordningen

Mobility Denmark finder, at lovforslagets afgrænsning af tilladelsesordningen er for snæver. Som det fremgår af § 1 og § 2, vil loven alene gælde for virksomheder, der udbyder leasingaftaler på forholdsmæssig registreringsafgift efter § 3 b i registreringsafgiftsloven. Det

betyder, at ordningen kun omfatter leasingvirksomheder, hvor der betales en reduceret registreringsafgift, fordi bilen kun anvendes midlertidigt i Danmark.

Dette er en for begrænset tilgang. Kriminalitet og misbrug kan forekomme i hele leasingbranchen – også hvor leasingaftaler vedrører køretøjer med fuld registreringsafgift. Hvis formålet med ordningen er at skabe tillid og bekæmpe økonomisk kriminalitet, bør alle leasingvirksomheder være omfattet, uanset afgiftstype.

Forslag: Tilladelsesordningen bør gælde alle leasingaftaler, uanset registreringsafgiftens form, for at undgå smuthuller og sikre reel oprydning i branchen.

Derudover peger vi på, at en mulig fremtidig omlægning eller afskaffelse af registreringsafgiften vil kunne gøre lovens nuværende afgrænsning ineffektiv. Det vil være uheldigt, hvis tilladelsesordningen mister sin relevans, fordi den alene knyttes til leasingaftaler omfattet af § 3 b.

Erfaringskrav og udenlandske ledende medarbejdere

Mobility Denmark støtter kravet om, at ledelsen skal have den fornødne erfaring og egnethed. Men det er vigtigt, at kravet ikke fortolkes for snævert, så det udelukker udenlandske ledende medarbejdere, der har solid erfaring fra leasingbranchen i andre EU-lande. Mange danske leasingselskaber har udstationerede nøglepersoner, der har relevant erfaring, men ikke langvarig beskæftigelse i Danmark.

Forslag: Ved vurdering af egnethed og hæderlighed bør der tages højde for relevant erfaring fra andre lande. Der bør ikke stilles krav om, at erfaringen skal være opnået i dansk kontekst, hvis personen har tilsvarende kvalifikationer og brancheindsigt.

Uklar afgrænsning mellem leasing og udlejning

Der mangler en tydelig grænse mellem leasing og udlejning. Dette kan skabe fortolkningsproblemer og forskellig praksis. Mobility Denmark foreslår, at der fx henvises til DMR-reglen om brugerregistrering (30 dage) for at skabe en klar skillelinje.

Afgift til Finanstilsynet

Den årlige afgift på 35.200 kr. (2016-niveau) tager ikke højde for inflation. Afgiften bør afspejle omkostningerne ved tilsynet og sikre, at kun seriøse aktører deltager.

Implementering og kontrol

Vi noterer, at lovforslaget foreslår ikrafttrædelse den 1. januar 2027, og at virksomheder, som allerede udøver leasingvirksomhed på forholdsmæssig registreringsafgift, skal indsende ansøgning om tilladelse senest 30. juni 2027. Mobility Denmark anbefaler, at ikrafttrædelsen fremskyndes, så useriøse aktører ikke fortsætter ureguleret frem til 2027.

Vi anerkender behovet for en overgangsperiode, men vi vil samtidig understrege, at det er vigtigt, at tilladelsesordningen følges tæt fra ikrafttrædelsen. Der bør sikres, at Finanstilsynet har de nødvendige ressourcer og kompetencer til at føre effektivt tilsyn med de omfattede virksomheder.

Mobility Denmark mener, at ordningen bør evalueres efter en passende periode – fx ét år efter ikrafttrædelsen – for at vurdere, om den virker efter hensigten. Hvis kontrollen viser sig utilstrækkelig, bør der overvejes skærpede krav eller udvidelse af ordningen til hele leasingbranchen.

Afsluttende bemærkninger

Lovforslaget er et vigtigt og nødvendigt skridt mod en mere professionel og tillidsvækkende leasingbranche. Mobility Denmark og vores medlemmer støtter initiativet og ser frem til at bidrage konstruktivt til implementeringen.

Vi opfordrer dog Erhvervsministeriet til at overveje, hvordan ordningen kan gøres bredere, så den omfatter alle leasingaftaler og dermed sikrer lige konkurrencevilkår og reelt udelukker de aktører, der ikke lever op til branchens krav om ordentlighed.