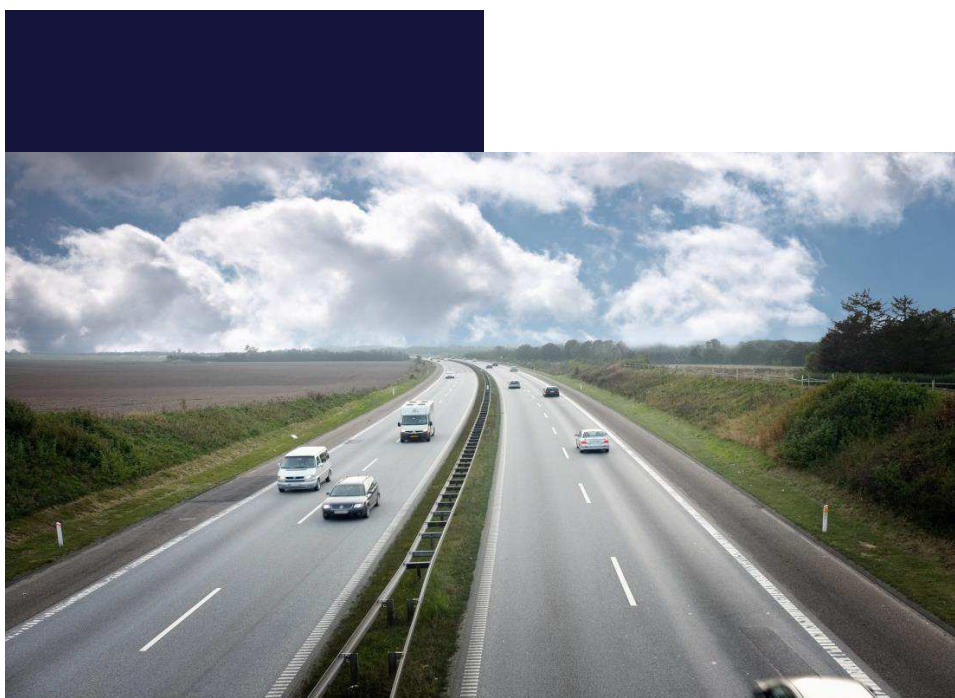




# Evaluering af leasingstramningerne

En evaluering af stramningerne på leasingområdet som led i *Aftale om omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017



Skatteministeriet

## Evaluering af stramningerne på leasingområdet

Som følge af aftale om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017 blev der gennemført en række stramninger på leasingområdet. Det indgår i aftalen, at der skal gennemføres en evaluering af stramningerne i 4. kvartal 2018. Formålet med evalueringen er at vurdere, om de vedtagne stramninger på leasingområdet er tilstrækkelige, herunder om der er behov for yderligere tiltag på området.

Leasingstramningerne blev gennemført, idet de gældende leasingregler i en række tilfælde kunne føre til uforholdsmæssigt gunstige afgiftsmæssige resultater for bilimportører, herunder bilforhandlere, leasingselskaber, udlejningsselskaber, flådeejere mv. som følge af mulighederne for at opnå betydelige rabatter på indkøb af biler. Det viste sig bl.a., at gældende leasingregler gjorde det muligt at køre i Danmark uden at betale registreringsafgift.

Formålet med stramningerne er således at etablere et loft over den afgiftsfordel, som leasingselskaber mv. kan få ved at lægge fx lave rabatterede priser til grund for afgiftsberegningen ved registrering af nye køretøjer og derigennem slippe billigere i registreringsafgift end almindelige forbrugere, der ikke kan opnå tilsvarende "flåderabatter" ved bilkøb. Dermed sikres mere fair afgiftsforhold, hvor private og flådeejere i højere grad vil skulle betale den samme afgift for den samme bil.

Indeværende evaluering indeholder først en afdækning af baggrunden for at gennemføre stramningerne af reglerne på leasingområdet. Herefter beskrives en række centrale effekter og resultater af de vedtagne stramninger. Endelig behandles en række øvrige elementer i tilknytning til stramningerne. Evalueringen er udarbejdet af Skatteministeriet i tæt samarbejde med den nye Motorstyrelse, som administrerer leasingområdet, og som blev oprettet den 1. juli 2018 med henblik på at styrke det faglige og ledelsesmæssige fokus på motorområdet generelt.

Evalueringen er foretaget på et foreløbigt grundlag, idet stramningerne på leasingområdet kun har haft virkning i godt et år, mens en gennemsnitlig leasingkontrakt varer i 26 måneder. Derfor er det endnu for tidligt at drage nogle endelige konklusioner angående effekterne af stramningerne på leasingområdet. For at opnå et mere konsolideret billede af effekterne af leasingstramningerne vil der være behov for fortsat at følge udviklingen på leasingområdet nøje.

## Baggrund for stramningerne på leasingområdet

Som et af flere elementer i *Aftale om omlægning af bilafgifterne* blev det besluttet at gennemføre en række stramninger af reglerne på leasingområdet.

Det følger af registreringsafgiftsloven, at nye bilers afgiftspligtige værdi fastsættes til bilernes almindelige pris. Værdien fastsættes som udgangspunkt på baggrund af den faktiske købspris under hensyntagen til opnåede rabatter. Reglerne om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi for nye biler er ens for biler på ordningen med forholdsmæssig afgift og biler, for hvilke der betales fuld afgift.

Leasingselskaber mv. kan typisk opnå "flåderabatter" og dermed lave indkøbspriser på biler, idet de køber mange biler på én gang. Da registreringsafgiften beregnes på baggrund af den lavere rabatterede pris, betales der for biler indregistreret til leasing mv. også lavere registreringsafgift end for biler, der sælges i normal handel, hvor registreringsafgiften beregnes på baggrund af den typisk højere normale markedspris.

Stramningerne af leasingreglerne skal bl.a. ses i lyset af, at (kunstigt) lave indkøbspriser kunne resultere i afgiftsmæssige fordele for leasingselskaber mv. via de såkaldte værditabsberegninger og "bilvask". Ved "bilvask" kunne leasingselskaber mv. gennem meget lave indkøbspriser og dermed lav registreringsafgift opnå stor fortjeneste efter endt leasingkontrakt ved at videresælge biler til en langt højere normal markedspris, svarende til prisen på biler solgt til almindelige forbrugere.

Værditabsberegningerne giver leasingselskaber mv. mulighed for – efter leasingkontraktens udløb – at ansøge om at få vurderet køretøjets værdi med henblik på at få reguleret den betalte registreringsafgift. Når værditabet opgøres, sker det ved at sammenligne den oprindelige værdi med markedsværdien på opgørelsestidspunktet. På grund af de lave indkøbspriser for leasingvirksomhederne og sammenligningen med en ofte højere markedsværdi efterfølgende, kan værditabsberegningen medføre, at der er et meget lavt eller endog slet intet værditab i leasingperioden. Dette medfører, at den forholdsmæssige registreringsafgift tilbagebetales helt eller delvist.

Muligheden for værditabsberegning skal ses i lyset af EU-retten. Danmark er i medfør af EU-retten forpligtet til at sikre, at den registreringsafgift, der opkræves, er proportional i forhold til den periode, hvor køretøjet benyttes her i landet. Leasingvirksomheder kan derfor vælge at betale registreringsafgiften forholdsmæssigt, så der kun betales afgift for den periode, hvor bilen bruges i Danmark. Endvidere skal den forholdsmæssige afgift i hvert enkelt tilfælde fastsættes sådan, at bilen ikke bliver pålagt en højere afgift end andre biler, og derfor kan en leasingvirksomhed ved leasingperiodens udløb eller afbrydelse af leasingkontrakten anmode om en værditabsberegning med henblik på at få reguleret den forholdsmæssige registreringsafgift.

Stramningerne af leasingreglerne, herunder indførelsen af genberegningskravet på fire måneder, har grundlæggende til formål at imødekomme udfordringerne med hhv. værditabsberegninger og "bilvask" og sætte et loft over den afgiftsfordel, som leasingselskaber mv. kan opnå som følge af flåderabatter mv., som indregnes i den afgiftspligtige værdi. De centrale elementer i stramningerne af vilkårene for virksomhedernes afregning af registreringsafgiften fremgår af boks 1.

### Boks 1. Centrale elementer i de vedtagne stramninger af leasingreglerne

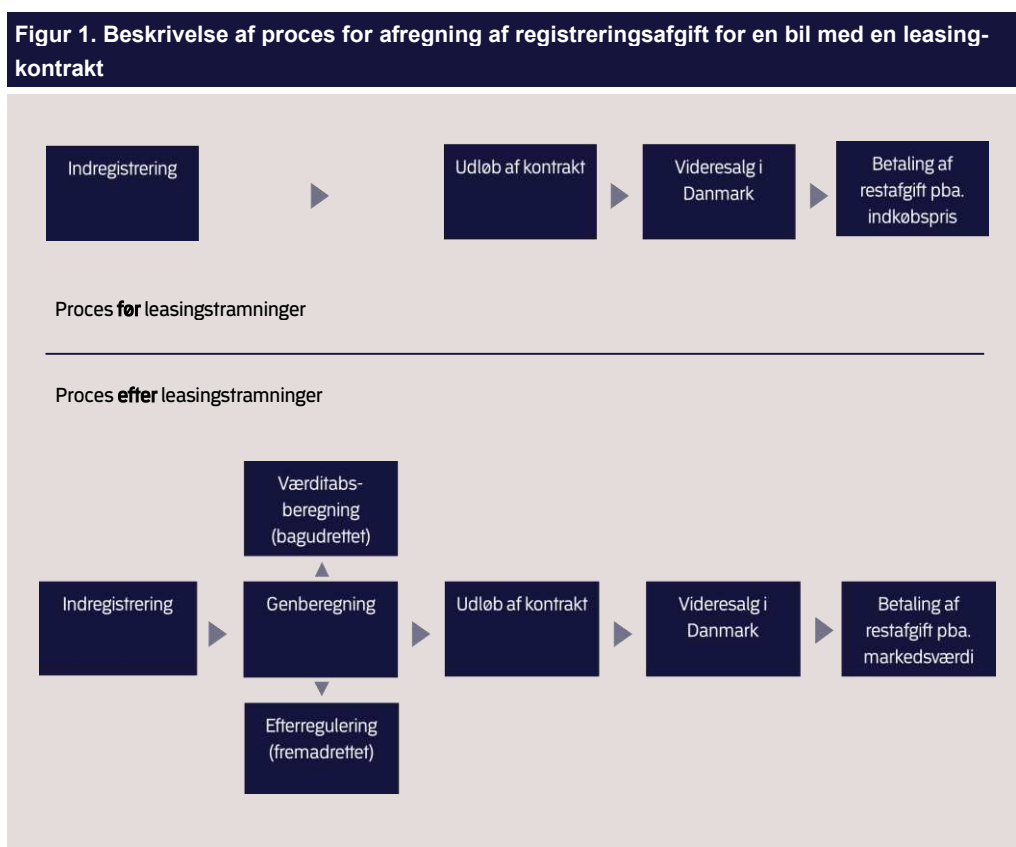
- Krav om genberegning og eventuel efteroprævning af registreringsafgift for alle der driver virksomhed ved at stille biler til rådighed mod betaling eller andet vederlag, dvs. leasingvirksomheder, udlejningsvirksomheder, demobiler, værkstedsbiler, mv.
  - Genberegning for disse virksomheders køretøjer skal ske ved første salg eller senest efter fire måneder.
- Krav om at den afgiftspligtige værdi i forbindelse med genberegningen altid skal fastsættes efter handelsværdien af den brugte bil ved salg til bruger her i landet, uanset bilens værdi som ny.
  - For leasingbiler på forholdsmæssig registreringsafgift med en leasingkontrakt på over fire måneder fastsættes den forholdsmæssige afgift fremadrettet på ny for resten af leasingkontrakten.
  - For leasingbiler m.v., hvor der er betalt fuld registreringsafgift, efteropkræves afgift, hvis den afgiftspligtige værdi ved genberegningen er højere end den oprindeligt fastsatte afgiftspligtige værdi.
- Bortfald af muligheden for, at bilers restafgift kan betales ved leasingkontraktens udløb med den virkning, at den lave registreringsafgift kan gøres permanent. Samtidig ophæves reglen om, at den afgiftspligtige værdi for brugte biler ikke kan overstige bilens oprindelige pris som ny.

Kilde: Skatteministeriet.

## Processen for leasingselskabers afregning af registreringsafgift

De indførte leasingstramninger har betydet en ændret proces for leasingselskabers afregning af registreringsafgift. Modsat tidligere er der indført et krav om genberegning af leasingselskabernes registreringsafgift, som består dels af en bagudrettet værditabsberegning, dels af en fremadrettet efterregulering.

Processen – hhv. før og efter de indførte leasingstramninger – for leasingselskabernes afregning af registreringsafgiften er illustreret i figur 1.



Anm: Ved udløb eller afbrydelse af en leasingkontrakt er det også muligt at få foretaget en værditabsberegning bagudrettet for leasingperioden og efterfølgende eksportere bilen. Dette gælder både før og efter stramningerne.  
 Kilde: Skatteministeriet.

For leasede køretøjer med en leasingkontrakt på mere end fire måneder er der efter indførelsen af kravet om genberegning i alt fem forskellige trin, som køretøjet skal igennem, *jf. figur 1.*

Først skal køretøjet *indregistreres*, og der skal betales en forholdsmæssig registreringsafgift, som beregnes på baggrund af indkøbsprisen og leasingkontraktens længde. Senest fire måneder efter første registrering skal der foretages en *genberegning* af køretøjets afgiftspligtige værdi og dermed registreringsafgift. Genberegningen består af en *værditabsberegning*, som foretages bagudrettet, dvs. for de første fire måneder af leasingkontrakten samt en *efterregulering*, som foretages fremadrettet, dvs. for de resterende måneder af leasingkontrakten. Når leasingkontrakten udløber, kan leasingselskabet vælge enten at eksportere bilen til udlandet eller *vidersælge den i Danmark*.

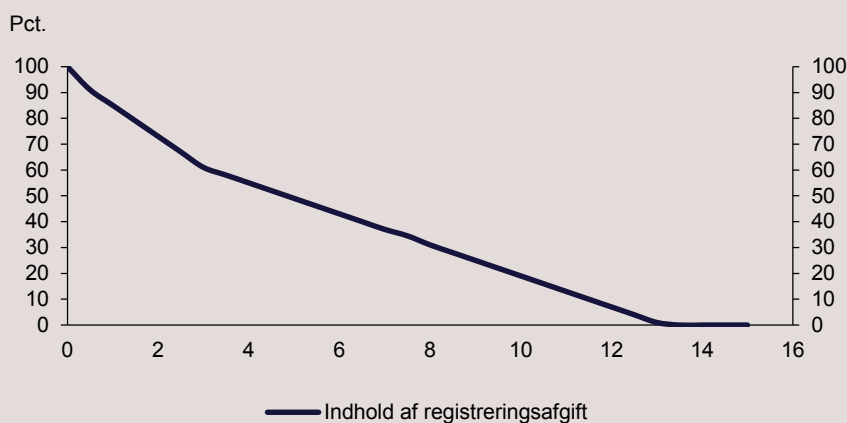
Eksporteres bilen, kan der igen vælges at få foretaget en værditabsberegning med henblik på at regulere registreringsafgiften for den del af leasingkontrakten, der ligger udover de første fire måneder. Idet der er foretaget en værditabsberegning ved genberegningen efter senest fire måneder, vil en værditabsberegning ved udløb af leasingkontrakten ofte ikke medføre en ændring i den forholdsmæssige registreringsafgift.

Videresælges bilen i Danmark, skal der *betales restafgift* for køretøjet. Før leasingstramningerne blev restafgiften opgjort på baggrund af indkøbsprisen ved første registrering. I dag opgøres restafgiften på baggrund af markedsværdien for sammenlignelige køretøjer.

Reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift fremgår af boks 2.

### Boks 2. Regler om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift

Ifølge reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgiften udgør den forholdsmæssige afgift 2 pct. af den beregnede registreringsafgift pr. måned de første 3 måneder af leasingkontrakten, 1 pct. pr. måned i de efterfølgende 33 måneder og 0,5 pct. pr. måned udover 36 måneder. Således er forbruget af registreringsafgift størst i starten af en leasingbils levetid, og efter ca. 13 år er der ikke mere registreringsafgift tilbage i bilen.



For en leasingkontrakt på 26 måneder udgør den forholdsmæssige registreringsafgift 29 pct. af den fulde registreringsafgift. Heraf vedrører 7 pct. de første fire måneder af leasingkontrakten, mens 22 pct. vedrører de resterende 22 måneder af leasingkontrakten. De resterende 71 pct. af den fulde registreringsafgift udgør restafgiften.

Ved genberegningen efter fire måneder foretages en værditabsberegning for de første fire måneder af kontrakten svarende til 7 pct. af den fulde afgift. På grund af leasingvirksomhedernes lave indkøbspriser og sammenligningen med en ofte højere markedsværdi kan det medføre, at der er sket et meget lavt eller endog slet intet værditab i de første fire måneder af leasingkontrakten. I sådanne tilfælde tilbagebetales den del afgiften, der vedrører de første fire måneder helt eller delvist. Det følger imidlertid af den højere markedsværdien for leasingbilen, at der ved den første indregistrering er betalt for lidt i registreringsafgift for de sidste 22 måneder af leasingkontrakten. Derfor foretages der samtidig en efterregulering for de sidste 22 måneder, svarende til 22 pct. af den fulde afgift.

## Effekter af stramninger på leasingområdet

Stramningerne af leasingreglerne fik virkning umiddelbart efter indgåelsen af *Aftale om omlægning af bilafgifterne*. Stramningerne har således på nuværende tidspunkt været gældende i godt et år, men forventes som følge af reglerne om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift først at få fuld effekt i 2020. Derfor er der på nuværende tidspunkt usikkerhed forbundet med opgørelsen af effekterne af stramningerne og udviklingen og implementeringen af stramningerne vil blive fulgt tæt de kommende år.

Siden vedtagelsen er der foretaget en række forskellige udsøgninger og dataudtræk i Motorregisteret (DMR), som udgør datagrundlaget for at vurdere effekten af de aftalte leasingstramninger.

De væsentligste effekter og resultater af evalueringen er:

- **Virkning af kravet om genberegning:** Der er indikationer på, at der er etableret et generelt loft over den afgiftsmæssige fordel, der opnås som følge af flåderabatter mv. Det ses ved, at der er foretaget et stort antal efterreguleringer af registreringsafgiften i forbindelse med genberegningen efter fire måneder. De afgiftspligtige værdier – og dermed registreringsafgiften – er dog fortsat som forventet ved første registrering lavere for leasingbiler end for tilsvarende biler solgt i normal handel.
- **Provenumæssige og administrative konsekvenser:** På baggrund af de foreløbige resultater af genberegningerne skønnes stramningerne med en vis usikkerhed at medføre et merprovenu på ca.  $\frac{3}{4}$  mia. kr., når de får fuld effekt. Dette er på niveau med det forudsatte i *Aftale om omlægning af bilafgifterne*. Samtidig vurderes de administrative byrder for leasingselskaberne at være balanceret med hensynet til at begrænse leasingselskabernes afgiftsmæssige fordel.
- **Udviklingen i andelen af korte leasingkontrakter:** Der er ikke umiddelbart sket en stigning i andelen af leasingkontrakter på mindre end fire måneder. Det er dog for tidligt at konkludere herpå, hvorfor markedet fortsat skal følges tæt.

### Udviklingen i tilbagebetalt registreringsafgift og reguleringer som følge af genberegning

En udsøgning fra DMR, der omfatter de faktiske resultater af genberegningerne for godt 51.000 leasingbiler, viser, at der som følge af indførelsen af leasingstramningerne sker en betydelig efterregulering af registreringsafgift.

Stramningerne på leasingområdet skønnes samlet set at indebære et merprovenu på ca.  $\frac{3}{4}$  mia. kr., jf. *tabel 1*. Merprovenuet skyldes efterreguleringen for den del af leasingkontrakten, der ligger efter de første fire måneder og den forventede efterregulering af restafgift ved videresalg i Danmark.

I det samlede merprovenu indgår desuden et merprovenu på knap 0,1 mia. kr. fra genberegningen af udlejningsbiler, demobiler mv. For disse biler er der ikke mulighed for at betale forholdsmæssig registreringsafgift. Dermed kan genberegningen for disse biler kun medføre en efterregulering eller ingen regulering.

Merprovenuet er omtrent på niveau med det forudsatte i aftale om *Omlægning af bilafgifterne*, hvilket derved tyder på, at stramningerne har haft den forventede effekt.

**Tabel 1. Reguleringer af registreringsafgift efter aftale om Omlægning af bilafgifterne**

Reguleringstype	Antal biler, stk.	Provenuvirkning, mia. kr.*
<b>Merprovenu ved leasingstramninger i alt</b>		<b>3/4</b>
<i>Heraf:</i>		
Samlet provenu vedr. leasingbiler	51.000	3/4
Efterregulering vedr. udlejningsbiler, demobiler mv.	8.000	0,1

Anm: Antallet af værditabsberegninger og genberegninger omfatter kun de tilfælde, hvor værditabsberegningen eller genberegningen har medført en regulering af registreringsafgiften. Antallet er afrundet til nærmeste 100 stk. Udsøgningen omfatter perioden 1. marts til 30. november 2018. \*Der er i beregning af provenuvirkningen forudsat en gennemsnitlig leasingkontrakt på 26 måneder. Provenuvirkning er opregnet til en helårseffekt.

Kilde: Motorstyrelsen, DMR og egne beregninger.

Merprovenuet som følge af leasingstramningerne skønnes kun i nogen grad at være påvirket af, om en bilen videresælges her i landet, eller om bilen eksporteres, *jf. boks 3.*

### **Boks 3. Skønnet merprovenu fra leasingstramningerne ved eksport efter endt leasingperiode**

Ved eksport ville bilen før leasingstramningerne kunne få foretaget en værditabsberegning og dermed få refunderet en del af den forholdsmæssige registreringsafgift, der er betalt for den periode, bilen har kørt i Danmark – i gennemsnit ca. 26 måneder.

Som følge af leasingstramningerne fortages en efterregulering af den forholdsmæssige registreringsafgift efter fire måneder. Dermed indebærer leasingstramningerne, at perioden, hvor rabatten kan udnyttes, er reduceret med 22 måneder.

Således vil der være et samlet merprovenu på ca. 1/2 mia. kr., hvis bilen er i Danmark i den fulde leasingperiode på 26 måneder og efterfølgende eksporteres. Når der endvidere tages højde for, at den gennemsnitlige levetid for en gennemsnitsbil i Danmark er 15 år, og ved eksport erstattes bilen af en ny leasingbil, vil der være et betydeligt merprovenu som følge af større udskiftning af bilparken.

Det bemærkes, *jf. tabel 2*, at der ikke er sket en stigning i antallet af korte leasingkontrakter. Der er således ikke noget, der tyder på, at der ikke er opstået et stort marked for korttidsleasing for derefter at eksportere bilen.

### **Administrative konsekvenser som følge af leasingstramningerne**

De indførte stramninger har som forventet medført øgede administrative omkostninger for leasingelskaberne. Blandt andet i form af engangsinvesteringer til it-udvikling samt øgede driftsomkostninger i form af flere medarbejderressourcer til genberegningsopgaven.

Det vurderes generelt vanskeligt at fremskaffe den nødvendige dokumentation og tilstrækkelige sammenligningsgrundlag til brug for værdifastsættelsen af brugte køretøjer, hvor udbuddet i markedet af en række forskellige bilmærker og -modeller på det danske brugtbilsmarked ofte er relativt lavt. Det gør det vanskeligt for Motorstyrelsen at dokumentere den korrekte værdi, ligesom det udgør en administrativ byrde for leasingbranchen. En evt. fremrykning af tidspunktet for genberegning til fx tre måneder vil gøre det mere vanskeligt at fremskaffe dokumentation for genberegningen, idet sammenligningsgrundlaget herved begrænses yderligere.



Samlet set vurderes det, at de administrative omkostninger svarer til det forventede niveau ved indgåelsen af aftalen. Samtidig forventes de administrative byrder på sigt at blive reduceret i takt med udviklingen og implementeringen af bedre it-understøttelse i form af en semi-automatisk værdifastsættelse i Motorregistret, som der blev afsat midler til i bilaftalen.

### Udviklingen i andelen af korte leasingkontrakter

På det foreløbige grundlag er der samlet set efter indførelse af genberegningskravet ikke kommet flere korte leasingkontrakter. Der synes således umiddelbart ikke at være opstået et marked for leasingkontrakter, hvor muligheden for at køre afgiftsfrit i op til fire måneder, udnyttes. Det er dog endnu for tidligt at drage nogle endelige konklusioner, og udviklingen skal fortsat følges.

De foreløbige resultater viser, at i 2016 og i 2017 blev der afbrudt ca. 6.000 leasingkontrakter inden for fire måneder. Til sammenligning blev der i samme periode i 2018 alene afbrudt ca. 600 leasingkontrakter inden for de første fire måneder, *jf. tabel 2*.

Den forholdsvis høje andel af kontrakter, der i 2016 og 2017 blev afbrudt inden for fire måneder, kan muligvis afspejle, at der tidligere har foregået "bilvask". Før leasingstramningerne var det ved afbrydelse af leasingkontrakt efter en kort periode muligt at betale restafgift på baggrund af en lav indkøbspris og efterfølgende sælge bilen videre på det danske marked til en højere markedspris uden at betale registreringsafgift af den højere pris. Efter stramningerne opgøres restafgiften ved afbrydelse af en leasingkontrakt og efterfølgende videresalg her i landet i stedet på baggrund af en højere markedsværdi. Stramningerne på leasing området har derved reduceret tilskyndelsen til at afbryde en leasingkontrakt inden for fire måneder væsentligt.

For så vidt angår andelen af oprettede leasingkontrakter på op til fire måneder, udgør de en relativ begrænset del af alle leasingkontrakter, og antallet og andelen har været nogenlunde konstant. Det vurderes, at biler, hvor der er tilknyttet en leasingkontrakt på op til fire måneder, udgøres af sæsonbiler såsom cabrioletter og andre biler, der hovedsageligt anvendes om sommeren.

**Tabel 2. Udvikling i oprettede og afbrudte leasingkontrakter**

Antal leasingkontrakter	2016	2017	2018
Leasingkontrakter oprettet op til 4 måneder	2.000	2.800	3.000
Leasingkontrakter afbrudt indenfor 4 måneder	6.200	6.300	600
Oprettede leasingkontrakter i alt	63.700	64.000	55.100

Anm.: Antallet af leasingkontrakter er opgjort i perioden 1.marts til 30. november for alle årene på baggrund af dataudtræk fra DMR. Ved at begrænse dataudtrækkene til den samme periode tages der højde for sæsonudsving i bilsalget. Antallet er afrundet til nærmeste 100 stk.

Kilde: Skatteministeriet.

## Øvrige elementer

I forbindelse med udmøntningen af *Aftale om omlægning af bilafgifterne* er der desuden inkluderet to andre elementer i evalueringen af leasingstramningerne. Det drejer sig om følgende:

- Genberegning for varebiler
- Krav om brug af standardformularer

### Genberegning for varebiler

De aftalte stramninger af leasingreglerne, herunder kravet om genberegning, omfatter også varebiler, idet disse ofte sælges til brug for leasing. Leasingsselskabernes afgiftsfordel via fx flåderabatter ved køb af varebiler er dog begrænset, da registreringsafgiften i forvejen er lavere end for personbiler. Samtidig er leasingkontrakterne for varebiler typisk længere og løber ofte over en periode på 3 eller 4 år.

Der er samlet set foretaget knap 19.000 genberegninger for varebiler i perioden, hvoraf omkring halvdelen har medført en opregulering af registreringsafgiften. Genberegningerne har samlet medført en efterregulering af registreringsafgift på knap 15 mio. kr., svarende til en gennemsnitlig reguleringsbeløb på ca. 1.600 kr. pr. varebil, *jf. tabel 3*.

**Tabel 3. Resultat af genberegninger i 2018 for varebiler**

Registreringsafgift ved første indregistrering	Antal genberegninger	Regulering (mio.)	Gennemsnitlig reguleringsbeløb	Gennemsnitlig registreringsafgift	Regulering i pct.
I alt kr.	9.500	15	1.600	38.000	4

Anm.: Genberegningens resultatet for varebiler er opgjort i perioden 1. januar til 30. november 2018.  
Kilde: Skatteministeriet.

Som det fremgår af tabel 3, udgør den gennemsnitlige registreringsafgift for nyregistrerede varebiler ca. 38.000 kr. pr. bil. I forhold til den samlede afgiftsbetaling pr. varebil udgør reguleringsbeløbet som følge af genberegningen således et relativt lavt beløb, svarende til 4 pct. Der er derfor ikke tegn på, at varebiler til leasing indregistreres med en lav afgiftspligtig værdi i forhold til varebiler solgt i normal handel. Omvendt er der en samlet efteroprævning på knap 15 mio. kr. Det er derfor for tidligt at konkludere herpå, og det vurderes derfor hensigtsmæssigt at fastholde kravet om genberegning for varebiler.

### Krav om brug af standardformularer ifm. leasing

Det blev i aftale om *Omlægning af bilafgifterne* som en del af leasingstramningerne aftalt, at der skulle udarbejdes obligatoriske standardformularer til anvendelse i forskellige typer af leasingforhold.

Ved gennemførelsen af lov nr. 1195 af 14-11-2017 (L 4), hvor kravet om anvendelse af standardformularer blev indført, indgik ved fremsættelsen af lovforslaget også forbud mod visse klausuler i leasingaftaler ved anvendelse af forholdsmæssig afgift. Der var reelt tale om forbud mod to typer af klausuler. En leasingaftale måtte ikke indeholde vilkår om overskudsdeling mellem leasinggiver og leasingtager, og en leasingaftale måtte ikke indeholde vilkår om, at leasingtager hæftede for hele eller dele af leasinggivers økonomiske risiko ved leasingforholdet. Formålet med forslaget var at sikre, at der ved afregning af forholdsmæssig registreringsafgift er tale om reelle leasingforhold, hvor leasinggiver har det fulde ejerskab til det leasede køretøj.

Med forbuddet mod de to typer af klausuler ville leasingkontrakterne for køretøjer på forholdsmæssig afgift være forenklet betydeligt. Forbuddet mod de to typer af kontraktklausuler var således en del af grundlaget for forslaget om indførelse af standardformularer.

Et forbud mod klausulerne i leasingaftaler ved anvendelse af forholdsmæssig afgift blev dog ikke gennemført, idet det viste sig, at det ville medføre, at der i afgiftsmæssig sammenhæng blev indført en anden vurdering af, hvem der ejer køretøjet end den, der følger af det almindelige civile retlige ejerbegreb, som også lægges til grund inden for EU-retten. Det vurderedes, at forslaget derfor ikke ville kunne gennemføres i relation til leasingkontrakter indgået af leasinggivere, hvis virksomhed drives fra et andet EU-land. Skulle forbuddet mod klausulerne alene gælde for danske leasinggivere, vurderedes det at ville svække danske leasinggiveres konkurrenceevne væsentligt og dermed medføre risiko for, at danske leasingvirksomheder blot ville flytte virksomheden til et andet EU-land.

Da leasingkontrakter derfor fortsat kan indeholde meget komplekse regler om fx fordeling af eventuelt overskud eller de økonomiske risici ved kontraktudløb, er det ikke muligt at opbygge standardformularerne, så leasingaftaler baseret på standardformularer kan anses som "forhåndsgodkendt".

Udformes standardformularerne i stedet som en simpel skabelon, hvor leasingvirksomhederne i højere grad individualiserer aftalerne, vurderes de ikke at ville udgøre et tilstrækkeligt grundlag for, at det uden videre kan lægges til grund, at leasingaftaler indgået ved anvendelse af standardformularerne lever op til lovens krav og derved kan anses for forhåndsgodkendt.

Det foreslås derfor, at kravet om standardformularer ophæves.